الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العلي والبحث العلمي

جامعة البليدة 02

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون العام

الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون

تخصص: قانون دولي

من إعداد الطالبة

نادية عمراني

إشراف الأستاذ الدكتور

أحمد بلقاسم

السنة الجامعية 2017/2016

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العلي والبحث العلمي

جامعة البليدة 02

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم القانون العام

الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في القانون

تخصص: قانون دولي

من إعداد الطالبة

عمراني نادية

أمام اللجنة المشكلة من

سعيد يوسف محمد يوسف	أستاذ	جامعة البليدة 2	رئيسا
أحمد بلقاسم	أستاذ	جامعة البليدة 2	مشرفا ومقررا
بوغزالة محمد ناصر	أستاذ	جامعة غرداية	عضوا مناقشا
غربي أسامة	أستاذ محاضر أ	جامعة المدية	عضوا مناقشا
دغبار رضا	أستاذ محاضر أ	جامعة البليدة 2	عضوا مناقشا
رواب جمال	أستاذ محاضر أ	جامعة خميس مليانة	عضوا مناقشا

السنة الجامعية 2017/2016

إهداء

إلى والديّ الكريمين

إلى إخوتي وأخواتي

إلى زملائي وزميلاتي

إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد

إلى كل من قرأ هذه الصفحات فدعا لي في ظهر الغيب بدعاء صالح

إلى كل هؤلاء

أهدي ثمرة جهدي

شكر

الحمد والشكر لله على فضله ومنّه، الذي يسر لي إنجاز هذا العمل ، والذي أتقدم من خلاله بأسمى وأرقى معاني الشكر والتقدير إلى أستاذي المشرف، الدكتور أحمد بلقاسم على كل ما قدمه لي من نصائح علمية قيّمة و على كل ما منحه لي من جهد و وقت، أسأل الله أن يحفظك ويدوم لنا نهر عطائك الفيّاض.

والشكر موصول للدكاترة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة، وذلك لتفضلهم بقبول مناقشة هذا البحث وإغناء جوانبه بملاحظاتهم القيمة والسديدة، فلكم جميعا كل الفضل وأطيب المنى.

ملخص

أدى تسارع خطى الصناعة العالمية إلى إرتفاع مطرد للملاحة البحرية عبر الممرات البحرية الدولية، ونتيجة للزيادة الملحوظة في الأنشطة البحرية تنامت مخاطر الكوارث التي تتعرض لها وسائط النقل المدنية وهي تعبر البحار والمضائق، وترمي هذه الحوادث بتداعياتها المباشرة على إمدادات الغذاء وأمن الطاقة والأمن البيئي للبحار، وهي تمثل نوعا من الإعتداء على السلامة البشرية ومن ثم تشكل تهديدا رئيسيا للأمن الدولي.

سنحاول من خلال هذه الأطروحة التعرض للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية، التقليدية منها والحديثة، وجهود الدول جماعة وفرادى في الحد أو التقليل من تلك الجرائم.

قائمة المحتويات

الشكر

الإهداء

الملخص

قائمة المحتويات

مقدمة 8

الباب الأول: النظام القانوني للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

1.النظام القانوني للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 13

الفصل الأول: النظرية العامة للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

1.1. النظرية العامة للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 15

1.1.1. ماهية الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 15

1.1.1.1. مفهوم الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 16

1.1.1.1.1. تعريف الجريمة الدولية 16

2.1.1.1.1.تعريف الملاحة البحرية 23

3.1.1.1.1.أركان الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 29

2.1.1.1.الطبيعة القانونية للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 42

1.2.1.1.1.طبيعة الجرائم الدولية الماسة بالملاحة البحرية 43

2.2.1.1.1.ذاتية الجرائم الدولية الماسة بالملاحة البحرية 48

2.1.1. نطاق الحماية الدولية من الجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 59

1.2.1.1. المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية 59

1.1.2.1.1.المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الكاملة الدولة الساحلية 60

2.1.2.1.1.المناطق البحرية المُمارس عليها مجموعة من سلطات الدولة الساحلية 73

2.2.1.1. المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية 79

1.2.2.1.1.أعالي البحار 79

2.2.2.1.1. المنطقة 87

الفصل الثاني: إجراءات مكافحة الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحةالبحرية

2.1. إجراءات مكافحة الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحةالبحرية 90

1.2.1.: إجراءات المكافحة في مرحلة ما قبل المحاكمة 91

1.1.2.1. مرحلة جمع الإستدلال 91

1.1.1.2.1. تحديد أعضاء الضبط القضائي 92

2.1.1.2.1. سلطات ضباط الشرطة القضائية في مرحلة الإستدلال 98

2.1.2.1. مرحلة التحقيق 101

1.2.1.2.1. التحقيق في القانون الوطني 102

2.2.1.2.1. التحقيق في القانون الدولي 116

2.2.1. إجراءات المكافحة في مرحلة المحاكمة 132

1.2.2.1.الإختصاص الجنائي بالمحاكمة 133

1.1.2.2.1. مبادئ الإختصاص القضائي 133

2.1.2.2.1. الإختصاص الجنائي الدولي 142

2.2.2.1. التعاون القضائي الدولي 153

1.2.2.2.1. المساعدة القضائية 153

2.2.2.2.1. تسليم المجرمين 161

خلاصة الباب 169

الباب الثاني: صور للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

2. صور للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 172

الفصل الثالث: الجرائم التقليدية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

3.2. الجرائم التقليدية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 174

1.3.2. ماهية جريمة القرصنة البحرية 175

1.1.3.2. مفهوم جريمة القرصنة البحرية 175

1.1.1.3.2. تعريف جريمة القرصنة البحرية 175

2.1.1.3.2. التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية 196

3.1.1.3.2. أسباب القرصنة البحرية وعلاقتها بالإرهاب البحري 211

2.1.3.2. أركان جريمة القرصنة البحرية وعقوبتها 203

1.2.1.3.2. أركان جريمة القرصنة البحرية 221

2.2.1.3.2.عقوبة جريمة القرصنة البحرية 231

2.3.2. جهود مكافحة جريمة القرصنة البحرية 242

1.2.3.2. التعاون الدولي لمواجهة القرصنة البحرية 243

1.1.2.3.2.دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية 243

2.1.2.3.2.التعاون الدولي العسكري 260

3.1.2.3.2.الجهود الفردية للدول النشطة في إجراءات مناهضة القرصنة البحرية 267

2.2.3.2. الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية 270

1.2.2.3.2.الجهود المشتركة في إطار جامعة الدول العربية 271

2.2.2.3.2.الجهود الفردية للدول العربية المطلة على البحر الأحمر 275

3.2.2.3.2.الجهود الآسيوية والإفريقية لمكافحة القرصنة البحرية 282

الفصل الرابع: الجرائم الحديثة الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

4.2. الجرائم الحديثة الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية 292

1.4.2. ماهية جريمة التلوث البحري 292

1.1.4.2. مفهوم البيئة البحرية 292

1.1.1.4.2.تعريف البيئة البحرية 293

2.1.1.4.2.أهمية البيئة البحرية 300

2.1.4.2. مفهوم التلوث البحري 309

1.2.1.4.2.تعريف التلوث البحري 309

2.2.1.4.2.مصادر التلوث البحري 322

3.2.1.4.2.أركان جريمة التلوث البحري 334

2.4.2. المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري 362

1.2.4.2. مسؤولية الشخص الطبيعي عن جرائم التلوث البحري 363

1.1.2.4.2.المسؤولية الجنائية عن الفعل الشخصي 363

2.1.2.4.2.المسؤولية الجنائية عن فعل الغير 370

2.2.4.2. مسؤولية الشخص المعنوي عن جرائم التلوث البحري 373

1.2.2.4.2.أهمية الأخذ بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية 373

2.2.2.4.2.المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية 377

خلاصة الباب 390

الخاتمة 391

قائمة المراجع 395

Résumé 418

مقدمة

تغطي البحار أغلب مساحة الكرة الأرضية، وهي في إتصالها وتداخلها واختلاطها تبدو وكأنها وحدة طبيعية واحدة لا يحد منها أي شيء، وبالتالي فإنها تمثل أهم مرفق من المرافق العالمية الحيوية التي تساهم في إسعاد البشرية، وتحقيق الطموحات الإنسانية.

ولا أدل على ذلك من قوله تعالى في محكم آياته:" وَهُوَ ٱلَّذِى سَخَّرَ ٱلْبَحْرَ لِتَأْكُلُواْ مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُواْ مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى ٱلْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُواْ مِن فَضْلِهِۦ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ "[1] وقوله تعالى:"ٱللَّهُ ٱلَّذِى سَخَّرَ لَكُمُ ٱلْبَحْرَ لِتَجْرِىَ ٱلْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِۦ وَلِتَبْتَغُواْ مِن فَضْلِهِۦ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ"[2].

هذه الإشارة الإلهية الموجهة إلى البشرية جمعاء بأهمية البحار كمورد هام للغذاء، وكمصدر لاستخراج الثروات المعدنية والمواد الخام، وكوسيلة للمواصلات وأداة الإتصال والتجارة بين مختلف الشعوب.

وعلى الرغم من التطور الهائل الذي شهدته وسائل المواصلات الدولية كالطيران وخطوط السكك الحديدية، فإن البحار مازالت تحمل مياهها أكثر من 95 % من حجم التجارة العالمية، سواء عبر ناقلات النفط العملاقة أم عبر سفن شحن البضائع الكبيرة.

ومن الملاحظ أنه منذ بدأت الثورة الصناعية والتكنولوجية تأخذ مكانها في العصر الحديث، فقد ازدادت تبعا لذلك مشروعات التنمية الإقتصادية في أغلب دول العالم واستتبع ذلك بالضرورة استخدام البحار كوسيلة للنقل، واستخراج الثروات البحرية، وترتب عن ذلك– بطبيعة الحال– إمتداد الأخطار إلى البيئة البحرية، أين أصبحت حرية الملاحة فيها قد تكون وسيلة لسلب ونهب واختطاف السفن والمراكب والتهريب غير المشروع وتلويث البيئة البحرية.

---

[1] - سورة النحل الآية 14

[2] - سورة الجاثية الآية 12

و نظرا لما تمثله هذه الجرائم من تهديد حقيقي وخطير على حرية الملاحة البحرية وسلامة التجارة الدولية عبر البحار والتي تؤثر بدورها سلبا على مصلحة الجماعة الدولية بأسرها، فقد تعالت النداءات المتكررة من الدول التي تأثرت بالجرائم الماسة بالملاحة البحرية بوضع حد لمثل تلك الانتهاكات التي تمارس من قبل عناصر خارجة عن القوانين والأعراف الدولية، ملقية باللوم على القانون الجنائي بشقيه الإجرائي و الموضوعي، وتعثره في مواجهة تصاعد هذه الجرائم التي طالما شكلت تهديدا مستمرا لأمن المجتمعين الدولي والوطني واستقرارهما، ومع استمرارها سوف يؤدي إلى كارثة إقتصادية كبيرة بما تمثله من تبعات مالية مرهقة على الإقتصاد العالمي بأكمله.

و أمام تباين التشريعات الجنائية الوطنية في التصدي لهذه الجرائم، استلزم الأمر لجوء المجتمع الدولي إلى مواجهة هذه المشكلة بإبرام الإتفاقيات الدولية التي تؤدي إلى تطوير التعاون الدولي الجنائي، ومطالبة الأمم المتحدة– ممثلة في مجلس الأمن– جميع الدول بتجريم الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية باعتبارها جرائم مستقلة وقائمة بذاتها، وتطوير التعاون الدولي الجنائي بين الدول باعتماد إجراءات جنائية ردعية وعملية لتلافي تلك الأعمال ومحاكمة ومعاقبة مرتكبيها بوصفها أعمالا إجرامية أينما وُجدت و أيا كان مرتكبها.

و من أجل هذا وجدنا من الضروري أن نقوم بالبحث والدراسة في موضوع الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية التي صارت من إهتمام المجتمع الدولي والوطني على السواء، سيما في ظل تنامي أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في العديد من الممرات البحرية الهامة حول العالم، وما تتعرض له البحار والمحيطات من كوارث بيئية.

من هنا جاءت دراسة موضوع الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية للكشف عن دور التعاون الدولي الجنائي في مكافحة تلك الجرائم في إطار الإتفاقيات الدولية، وتحديد سبل هذا التعاون، ومدى كفايته لمواجهة تلك الجرائم، كما تكشف دور التشريعات الجنائية المقارنة سواء كانت أجنبية أو عربية في تجريم و عقاب كل من يمس بأمن وسلامة الملاحة البحرية، وذلك في ظل الإشكالية التالية: **إلى أي مدى أمكن للدول والمجتمع الدولي الحد أو التقليل من الجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية؟**

إن الإلمام بموضوع الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية لم يكن بالأمر الهيّن، ذلك أنه موضوع جديد لم يسبق البحث فيه ووجود الصعوبة فيه لحداثته وشحة المراجع فيه، كما أنه موضوع مترامي الأطراف وشديد التشعب، ووجه التشعب فيه أن محاوره تستغرق القانون الدولي العام ومواد القانون الدولي للبحر، وكذلك مواد القانون الجنائي بشقيه الإجرائي والموضوعي.

وللإجابة عن الإشكالية ارتأينا إتباع المنهج الوصفي التحليلي الذي يعتمد بالدرجة الأولى على رصد كافة عناصر الموضوع وتحليلها وتشخيص الظاهرة لمعرفة أسبابها، وصولا إلى وضع الحلول المناسبة.

كما اعتمدنا على المنهج المقارن للإطلاع على تجارب النظم القانونية المقارنة الأخرى، ومقارنتها بالنظم القانونية الوطنية وبيان ما بينها من أوجه اتفاق أو اختلاف والموازنة بينها، ومن ثم الوصول إلى نتائج محددة تكون قابلة للتحقيق.

وعلى ضوء ذلك تم تقسيم موضوع الأطروحة إلى بابين اثنين، تناولنا في الباب الأول منه النظام القانوني للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية، الذي قسمناه بدوره إلى فصلين، استهلنا الفصل الأول منه النظرية العامة للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية، وذلك في مبحثين، يحدد المبحث الأول ويوضح ماهية تلك الجرائم من خلال تعريفها، تحديد أركانهاوطبيعتها القانونية، أما المبحث الثاني تطرقنا فيه لنطاق الحماية الدولية من تلك الجرائم، ويشمل نطاق الحماية المناطق الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية والمناطق غير الخاضعة لسيادتها.

أما الفصل الثاني بحثنا فيه عن إجراءات مكافحة الجرائم الماسة بالملاحة البحرية، وذلك في مبحثين، تطرقنا في المبحث الأول إلى إجراءات المكافحة في مرحلة ما قبل المحاكمة التي تشمل مرحلة الإستدلال ومرحلة التحقيق، أما المبحث الثاني تطرقنا فيه إلى إجراءات المكافحة في مرحلة المحاكمة والمتمثلة في الإختصاص الجنائي بالمحاكمة والتعاون القضائي الدولي.

أما الباب الثاني فقد تم تخصيصه لصور الجرائم الدولية الماسة بأمن سلامة الملاحة البحرية وذلك في فصلين، تناولنا في الفصل الأول الجرائم التقليدية الماسة بالملاحة البحرية والمتمثلة في

القرصنة البحرية، حيث تعرضنا لماهيتها، وتطورها التاريخي وأسبابها في مبحث أول، ثم لجهود المكافحة سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي في مبحث ثاني.

أما الفصل الثاني تناولنا فيه الجرائم الحديثة الماسة بالملاحة البحرية والمتمثلة في التلوث البحري وذلك في مبحثين، عرضنا في أولهما لمفهوم التلوث البحري، مصادره وأركانه، أما المبحث الثاني تطرقنا للمسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري، بداية بمسؤولية الشخص الطبيعي عن جريمة التلوث البحري عن فعله الشخصي وعن فعل الغير، ثم مسؤولية الشخص المعنوي عن جريمة التلوث البحري بحثنا فيه عن أهمية الأخذ بالمسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، و المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، ثم أنهينا الموضوع بخاتمة شملت جملة من النتائج والإقتراحات المتوصل إليها.

الباب الأول

النظام القانوني للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

1. النظام القانوني للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

تنطوي فئة من الجرائم الدولية على المساس بالمصالح المتعلقة بأمن وسلامة البشرية، أي أمن المجتمع الدولي واستقراره ونظامه العام، وتلك الفئة ترتكب في غير حالات الحرب أو التجهيز أو الإعداد لها، سواء أكان إعلاميا أم تنظيميا، ولكن يتعلق الأمر بمجموعة من الانتهاكات الجسيمة لنواميس المجتمع الدولي، تزعزع استقراره وتقوض أمنه، ويعد مرتكبها مخالفا للقوانين والاتفاقيات الدولية، وتستتبع المسؤولية الدولية.

ولا شك أن الجرائم الدولية التي تؤثر على أمن وسلامة البشرية، وتمس النظام العام الدولي، إنما تستهدف العلاقات الدولية والجماعة الدولية، نظرا لما تثيره تلك الطائفة الإجرامية من إثارة الفزع والرعب عن طريق استعمال القوة والعنف، خاصة إذا كان القائمون عليها ترعاهم دولة ما أو تؤيدهم، أو كان أثرها يمتد للاعتداء على مصالح محمية دوليا.

ونظرا لما تمثله تلك الجرائم من خطورة، وما يستتبعها من ذعر ورعب على المستوى الدولي، فإن الأمر يظهر الحاجة لتعاون وتضافر جهود الدول والمنظمات الدولية لمواجهة هذا الإجرام الدولي.

وسنتناول في هذا الباب نمط من أوجه الجرائم الدولية التي تعد ماسة بأمن البشرية ألا وهي الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية.

حيث سنتطرق للنظرية العامة لهذه الجرائم(الفصل الأول) ثم لإجراءات المكافحة(الفصل الثاني).

الفصل الأول

النظرية العامة للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

1.1.النظرية العامة للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

إن الهدف من التشريع الجنائي، هو حماية المصلحة المعتبرة قانونا، بحيث يشكل الاعتداء عليها خروجا عن القانون، يستلزم العقاب الجزائي على مرتكبي الفعل الجنائي لزجرهم وردعهم، فحماية المصالح هي مناط التجريم ومناط العقاب في التشريعات الجنائية.

والجريمة بصفة عامة سواء كانت داخلية أم دولية تعد عدوانا على مصالح يحميها القانون، والقانون الدولي الجنائي هو أحد فروع القانون الدولي العام، يناط به مهمة إسباغ الحماية الجنائية على المصالح والقيم الأساسية للجماعة الدولية، وبالتالي فهو يقر بوجود جريمة لكونها تمثل عدوانا على مصالح الحماية الدولية.

والجرائم الدولية الماسة بالملاحة البحرية تجد مصدرها في القواعد العامة لقانون العقوبات، التي تطبق على الجرائم كافة.

لذلك سوف نتناول في هذا الفصل ماهية الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية (المبحث الأول)، ثم لنطاق الحماية الدولية من تلك الجرائم الماسة بالملاحة البحرية(المبحث الثاني).

1.1.1.ماهية الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

تعد الجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية إجراما إراديا يشكل اعتداء على مصلحة دولية، ويبلغ قدرا من الجسامة، بحيث يؤثر على المجتمع الدولي بأسره، لذا تتضافر الجهود الدولية من أجل تجريمه والعقاب عليه في التشريعات الداخلية، أو في المعاهدات والاتفاقيات الدولية.

ولا تقتصر حدود الحماية على مبدأ الإقليمية، بل تمتد إلى ماهو أوسع من ذلك حتى تكفل حماية مصالح الدول الأساسية، ومصالح المجتمع الدولي ككل.

لهذا سوف نتناول في هذا المبحث مفهوم الجرائم الدولية الماسة بالملاحة البحرية في مطلب أول، والطبيعة القانونية في مطلبٍ ثانٍ.

1.1.1.1.مفهوم الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

أثار موضوع تعريف الجريمة الدولية نقاشا واسعا وجدلا كبيرا بين الفقهاء، ولم يقتصر الأمر على ذلك بل تعددت التعاريف، وقد أدى هذا الجدل وذاك التعدد إلى ايضاح وتبيان معالم الجريمة الدولية وتحديد أركانها وعناصرها.

وجدير بالذكر أنه إذا كانت التشريعات الوطنية لم تضع تعريفا للجريمة تاركة أمر ذلك للاجتهادات الفقهية، فإن الأمر كذلك بالنسبة للجريمة الدولية، إذ لا توجد ثمة قاعدة دولية تعرف وتحدد ماهية الجريمة الدولية.

سنحاول في هذا المطلب التطرق إلى تعريف الجريمة الدولية، ثم إلى تعريف الملاحة البحرية، ثم البحث عن الأركان التي تقوم عليها الجريمة الدولية كل في فرع مستقل كالآتي:

1.1.1.1.1. تعريف الجريمة الدولية

سنتطرق في هذا الفرع لمختلف التعاريف التي طُرحت من قبل جمهور الفقه بشأن تعريف وتحديد الجريمة الدولية، بعد تطرقنا للتعريف اللغوي للجريمة الدولية.

أولا) تعريف الجريمة لغة:

جرم التعدي واكتساب الإثم، والجرم الذنب، وأجرم ارتكب جرما فهو مجرم، والمجرم المذنب[1].

يظهر من هذا التعريف عدة معاني:

أ) الذنب، يقال:جرم وأجرم جُرما وإجرامًا، إذا أذنب، فالجَارمُ والمُجْرِمُ هو المذنب.

ب) القطع، يقال: جَرَمَ، يَجْرِمُ، جَرْمًا، بمعنى: قَطَعَ، ومنه: جَرَمَ النخل، يَجْرِمْهُ جَرْمًا وأجْترمَهُ، أي صَرَمَهُ، فهو جارم بمعنى: صارم، وقاطع لثمرته[1].

---

[1]– الإمام محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي– مختار الصحاح ، إخراج دائرة المعاجم، مكتبة لبنان، بيروت 1989، ص89.

كما ورد لفظ الجرم في القرآن الكريم ستة وستون مرة وفي مواطن متعددة، منها على سبيل المثال لا الحصر قوله تعالى:"وَأَمۡطَرۡنَا عَلَيۡهِم مَّطَرٗاۖ فَٱنظُرۡ كَيۡفَ كَانَ عَٰقِبَةُ ٱلۡمُجۡرِمِينَ"[2] وقوله أيضا:" ثُمَّ بَعَثۡنَا مِنۢ بَعۡدِهِم مُّوسَىٰ وَهَٰرُونَ إِلَىٰ فِرۡعَوۡنَ وَمَلَإِيْهِۦ بِـَٔايَٰتِنَا فَٱسۡتَكۡبَرُواْ وَكَانُواْ قَوۡمٗا مُّجۡرِمِينَ " [3] .

ويتجلى من هذه الآيات الكريمة أن الجريمة لفظ يدل على الذنوب.

وقد أورد أبو زهرة تعريفا للجريمة بقوله:" الجريمة هي فعل ما نهى الله عنه وعصيان ما أمر الله به"، وهي على هذا النحو معصية الله ومعصية رسوله صلى الله عليه وسلم، وهذا التعريف يشمل ما كان له عقاب في الدنيا أو الآخرة، لأن من الجرائم ما هو مستتر في النفس البشرية، ويعاقب عليه في الآخرة كالحقد والحسد ونحوهما[4].

ثانيا) التعريف الفقهي للجريمة الدولية:

إن الجريمة الدولية- تعد دون شك ـ سلوكا إنسانيا يجرمه القانون ويقرر له عقوبة، لما يترتب عليه من تهديد أو إعتداء على المصلحة محل الحماية الجنائية، غير أن القانون الدولي ـ العرفي المنشأ ـ لا توجد فيه قاعدة قانونية تعرف الجريمة الدولية، بل ترك ذلك للفقه الدولي الذي بدوره اختلف في تحديد مفهومها، وانقسم إلى ثلاث إتجاهات أساسية:

= [1]– د. أحمد مختار عمر– د. داود عبده وآخرون، المعجم العربي الأساسي، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، جامعة الدول العربية، توزيع لاروس، ص242، 243.

[2]– سورة الأعراف الآية 84.

[3]– سورة يونس الآية 75.

[4]– د.فريجة محمد هشام، دور القضاء الدولي الجنائي في مكافحة الجريمة الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، السنة الجامعية 2013، 2014، ص10.

أ) الإتجاه الأول: وأنصاره من المدرسة الشكلية، وهذه المدرسة تهتم بالتناقض والتعارض الذي ينشأ بين السلوك الإنساني والقاعدة القانونية[1]، أي إبراز العلاقة بين الجريمة المرتكبة وبين نص التجريم، دون الإهتمام بجوهر الجريمة، ومن ثم فالجريمة عندهم هي الواقعة التي ترتكب بالمخالفة لقواعد ذلك القانون.

ومن أنصار هذا الإتجاه الفقيهان PELLA "بيلا" وSPIRIPOLOUS "سبيروبولس". فقد ذهب الفقيه بيلا إلى أن الجريمة الدولية هي:« فعل أو ترك تقابله عقوبة تعلن وتنفذ باسم المجموعة الدولية » [2].

ويظهر أن "بيلا" ينادي بالمسؤولية الجنائية المزدوجة للفرد والدولة عن الجريمة الدولية، وأن يكون الفعل غير المشروع المعتبر جريمة دولية مجرما من قبل المجتمع الدولي قبل ارتكابه، وأن تطبق عليه العقوبة، وتنفذ باسم المجتمع الدولي[3].

كما وحصر الجرائم الدولية في تلك التي يرتكبها الأفراد بوصفهم أعضاء دولة ضد أشخاص القانون الدولي من الدولة فقط.

ويؤيد موقفه الفقيه "سبيروبولس" مقرر لجنة القانون الدولي، فقد عرف الجريمة الدولية بأنها:« الأفعال التي ترتكبها الدولة، أو تسمح بارتكابها مخالفة بذلك القانون الدولي وتستتبع المسؤولية الدولية، أو هي كل مخالفة للقانون الدولي تقع من فرد مسؤول أخلاقيا إضرارا بالأفراد أو المجتمع الدولي بناء على طلب الدولة أو رضاها أو تشجيعها، ويكون من الممكن مساءلته جنائيا بناء على هذا القانون » [4].

---

[1] – د. عباس هاشم السعدي، مسؤولية الفرد الجنائية عن الجريمة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية 2002، ص16، تهميش رقم2.

[2] – د. منتصر سعيد حمودة، المحكمة الجنائية الدولية، النظرية العامة للجريمة الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2006، ص17.

[3] – د. عباس هاشم السعدي، المرجع السابق، ص16.

[4] – د.محمد عبد المنعم عبد الخالق، الجرائم الدولية، دراسة تأصيلية للجرائم ضد الانسانية والسلام وجرائم الحرب، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة 1989، ص88.

وفي المذكرة التي قدمها لأمانة الأمم المتحدة وعند تناوله مصطلح الجرائم ضد أمن وسلم البشرية، ذكر بأنه لا يمكن شمل كل الجرائم الدولية، وعقد مقارنة موجزة بين القانون الجنائي الوطني والقانون الجنائي الدولي قائلا:« إنه من أجل حماية الفرد، يعاقب القانون الجنائي الوطني الجرائم المخلة بأمن الفرد وسلامته، ومن أجل حماية مصالح الجماعة الدولية فإن القانون الدولي الجنائي يعاقب على كل الأفعال التي تعرض العلاقات السلمية بين الدول للخطر ».

وقد انتقد تعريفه–السابق– بأنه تعريف لما يجب أن تكون عليه الجريمة الدولية، وضرورة وجود محكمة جنائية دولية مختصة ودائمة حتى تطبق العقوبة، وإن تعذر وجودها فإن كثيرا من الأفعال ستخرج من نطاق التجريم رغم ضررها بالمجتمع الدولي[1].

لكن هذا النقد صار غير مقبول، إذ أصبحت المحكمة الجنائية واقعا في عام 2002.

ب) الإتجاه الثاني: أنصاره من المدرسة الموضوعية، التي ترتكز على جوهر الجريمة باعتبارها واقعة ضارة بمصالح المجتمع الإنسانية التي يقوم عليها أمنه وكيانه، وبالتالي فإن الجريمة وفقا لهذا الإتجاه هي الواقعة الضارة بكيان المجتمع وأمنه[2].

ويعتبر الفقيه SALDANA سالدانا من أنصار هذا الإتجاه فيعرفها بأنها: «تلك الجريمة التي يترتب على وقوعها إلحاق الضرر بأكثر من دولة ويضرب مثلا لذلك بجريمة تزييف العملة التي قد يُعَد ويدبر لها في دولة وينفذها في دولة أخرى وتوزع العملة في دولة ثالثة » [3].

ويذهب الفقيه LOMBOIS لومبوا إلى أن الجريمة الدولية تمثل:"عدوانا على مصلحة أساسية للمجتمع الدولي تتمتع بحماية النظام القانوني من خلال قواعد القانون الدولي الجنائي، أو هي تصرفات

---

[1]– د. محمد الصالح روان، الجريمة الدولية في القانون الدولي الجنائي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة منتوري قسنطينة،2008–2009، ص66.

[2]– د. محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية دراسة في القانون الدولي الإجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإبادة الأجناس وخطف الطائرات وجرائم أخرى، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية،ص03.

[3]– د. محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية، دراسة في القانون الدولي الجنائي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2011، ص162.

مضادة لقواعد القانون الدولي لانتهاكها المصالح التي تهم الجماعة الدولية، والتي قررت حمايتها بقواعد هذا القانون"[1].

أما الفقيه GLASER جلاسير يعرف الجريمة الدولية بأنها:« الفعل الذي يرتكب إخلالا بقواعد القانون الدولي، ويكون ضارا بالمصالح التي يحميها ذلك القانون مع الإعتراف لهذا الفعل بصفة الجريمة واستحقاق فاعله للعقاب » [2].

ولم يشترط الفقيه جلاسير أن تكون قواعد القانون الدولي التي صدر الإخلال في مواجهتها قواعد مكتوبة، لكنه إكتفى أن تكون هذه القواعد عرفية، جرى المجتمع الدولي على الالتزام بها.

بينما يعرفها الفقيه Plawski بلاوسكي بأنها:« فعل غير مشروع معاقب عليه بمقتضى القانون الدولي، لإضراره بالعلاقات الإنسانية في الجماعة الدولية » [3].

ومن الفقه العربي الذي أثرى هذا الإتجاه، الدكتور حسنين إبراهيم صالح عبيد، الدكتور محمد محي الدين عوض، الدكتور عبد الله سليمان، الدكتور فتوح الشاذلي، حيث يعرفها الدكتور محمد محي الدين عوض بأنها:« كل مخالفة للقانون الدولي، سواء أكان يحظرها القانون الوطني أو يقرها، تقع بفعل أو ترك من فرد محتفظ بحريته في الاختيار ـ مسؤولا أخلاقيا ـ إضرارا بالأفراد أو بالمجتمع الدولي، بناء على طلب الدولة أو تشجيعها أو رضائها ـ في الغالب ـ ويكون من الممكن مجازاته جنائيا عنها طبقا لأحكام ذلك القانون » [4].

---

[1]– د. عبد المنعم عبد الغني، مرجع سابق، ص161.

[2]– د. محمد منصور الصاوي، مرجع سابق، ص07

[3] –Stanis law Plawaski, Etudes des principes fondamentaux du droit international pénal, L.G.D.J,Paris ,1972 , p75.

[4]– د. محمد محي الدين عوض، دراسات في القانون الدولي الجنائي، مجلة القانون والاقتصاد، 1965، ص294 وما بعدها.

ويعرفها الدكتور حسنين عبيد إبراهيم صالح عبيد بأنها: « سلوك إرادي غير مشروع، يصدر عن فرد باسم الدولة أو تشجيع أو رضاء منها، ويكون منطويا على مساس بمصلحة دولية محمية قانونا » [1].

ويعرف الدكتور عبد الله سليمان سليمان الجريمة الدولية بأنها:« كل عمل أو امتناع عن عمل يصيب المصالح الدولية أو الإنسانية الكبرى بضرر يمنعه العرف الدولي ويدعو إلى المعاقبة عليه باسم المجموعة الدولية » [2].

بينما يعرفها الدكتور فتوح عبد الله الشاذلي بأنها: « سلوك إنساني غير مشروع صادر عن إرادة إجرامية يرتكبه الفرد باسم الدول أو برضاء منها، وينطوي على انتهاك لمصلحة دولية يقرر القانون الدولي حمايتها عن طريق الجزاء الجنائي » [3].

وقريب منه تعريف الدكتور محمد عبد المنعم عبد الغني الذي ذهب إلى أنها: « سلوك بشري إرادي غير مشروع يصدر عن فرد باسم الدولة أو برضاه أو تشجيع منها، وينطوي على مساس بمصلحة دولية، تكون محلا لحماية القانون الدولي الجنائي عن طريق الجزاء الجنائي » [4].

ومن خلال التعاريف السابقة للجريمة الدولية، يمكن القول أن الجريمة الدولية هي إعتداءات تقع على القيم أو المصالح التي تهم الجماعة الدولية ككل، والتي قررت حمايتها بقواعد القانون الدولي.

هذه الإعتداءات تكتسب صفة الجريمة الدولية من القانون الدولي، سواء من العرف الدولي الذي يدمغ مثل هذه الإعتداءات بطابع الجريمة الدولية، كما هو الحال في جريمة القرصنة أو إعلان حرب

---

[1]– د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، الجريمة الدولية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة1989، ص06.

[2]– د. عبد الله سليمان سليمان، المقدمات الأساسية في القانون الدولي الجنائي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص85.

[3]– د. فتوح الشاذلي، القانون الدولي الجنائي، أولويات القانون الدولي الجنائي، النظرية العامة للجريمة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002، ص207.

[4]– د. محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية، مرجع سابق، ص166.

عدوانية، أو من خلال الإتفاقيات التي تعطي صفة الجريمة الدولية لمثل هذه الاعتداءات كما هو الحال في الإتفاقية الدولية لمنع وعقاب إبادة الأجناس حسبما قررت ديباجتها والمادة الأولى منها[1].

ويؤيد هذا التعريف مشروع الجمعية الدولية لقانون العقوبات، حيث نجد فيه حصرا موسعا للجرائم الدولية التي تنتهك مصالح دولية جديرة بالحماية الجنائية، وقد اعتمد على مجموعة الصكوك الدولية والاتفاقيات بين دول أعضاء المجموعة الدولية في تاريخها القديم والحديث وشمل جرائم العدوان، جرائم الحرب، عدم مشروعية استخدام الأسلحة، إبادة الجنس البشري، التفرقة العنصرية، العبودية، العنف، القرصنة، الجرائم الماسة بسلامة النقل الجوي، أخذ الرهائن، التزييف والتزوير، سرقة الآثار والكنوز، الإعتداءات على الكابلات البحرية، استخدام المواصلات الدولية، تزوير المطبوعات المنافية للآداب، استخدام الطرود البريدية في أغراض غير مشروعة[2].

وبعد إقرار المحكمة الجنائية الدولية ـ وللأسف ـ نجدها حسب المواد5، 6، 7، 8، 8مكرر من النظام الأساسي لها قد حصرت اختصاصها بجرائم معينة محددة، وهي: جريمة الإبادة الجماعية، جرائم حرب والجرائم ضد الإنسانية، وجريمة العدوان.

وجاء النص عليها مفصلا في المواد6، 7، 8 من النظام الأساسي للمحكمة، مما يدل على خروج الكثير من الجرائم الدولية من نطاق اختصاص المحكمة الجنائية الدولية، كتلك التي أقرت الإتفاقيات الدولية إتصافها بالصفة الدولية كجريمة الإتجار بالمخدرات على المستوى الدولي، جريمة خطف الطائرات، جرائم القرصنة البحرية، جريمة التلوث البحري، جريمة تبييض الأموال التي تختص بها شبكات الإجرام العابر للحدود[3].

ومع ذلك فإن عدم اختصاص المحكمة الجنائية بهذه الطوائف من الجرائم، لا يعني رفع الصفة الدولية عنها، إذ من الممكن أن تختص محاكم أخرى بها.

ومن ثم فإن المفهوم الذي جاء به مشروع المحكمة الجنائية قد ضيق كثيرا من مفهوم الجريمة الدولية، حيث تعد الجريمة دولية بحسب مشروع المحكمة، كل فعل أو امتناع عن فعل، يصدق عليه

---

[1]– د. محمد منصور الصاوي، مرجع سابق، ص9

[2]– د.محمد الصالح روان، مرجع سابق، ص71.

[3]- نفس المرجع، ص71

وصف جريمة بحسب نص المادة8،6،7 من النظام الأساسي للمحكمة، شرط أن تكون الجريمة في إطار دولي، تأتيه دولة أو سياسة منتهجة من قبل منظمة غير حكومية[1].

ومهما يكن ذلك فما دام النظام الأساسي للمحكمة قد ذكر الجرائم الدولية على سبيل الحصر، فإن ذلك لا يمنع من الناحية الفقهية من التوسع في مفهومها، أما من الناحية القانونية فالقاعدة عدم التوسع في تفسير اختصاص المحكمة الجنائية، طالما أن الجرائم وردت على سبيل الحصر، إلى أن يستجاب للتطلعات الداعية لتعديل نظام المحكمة ومن ثم التوسع في نطاق الجرائم الدولية.

2.1.1.1.1. تعريف الملاحة البحرية

لم تكن البحار والمحيطات سببا للعزلة بين القارات والشعوب، بل كانت على عكس ذلك وسيلة من وسائل الإتصال فيما بينها، ولقد لعبت الملاحة البحرية الدور الأساسي في تدعيم هذه الإتصالات، بل أنها تعد من أقدم الأنشطة الإنسانية وأكثرها أهمية.

وقد تعددت تعاريف الملاحة البحرية بسبب اختلاف المعايير التي ينظر إليها لوضع تعريف لها. وسنتطرق فيمايلي إلى تعريف الملاحة البحرية و أقسامها كل على حدة.

أولا) تعريف الملاحة البحرية: سنتطرق في هذا الفرع للتعريف اللغوي للملاحة البحرية، ثم التعريف الفقهي وأخيرا التعريف القانوني.

أ) التعريف اللغوي للملاحة البحرية:

الملاحة لغة:

1- من فعل مَلُحَ يملح، مُلوحَة، ومَلاحَةٌ، فهو مليح ومالح ومُلآح، و مُلاَّح، والجمع: ملاَح.

مَلُحَ منظره: حَسُنَ وراق، بَهُجَ حَسُنَ منظره: ملح البستان حيث تفتحت فيه الأزهار، فتاة مليحة.

مَلُحَ الماء: صار ملحا غير عذب[2].

---

[1]- د. محمد الصالح روان، مرجع سابق، ص71.

[2] - معجم الوسيط، مرجع سابق

شيء مالح: محتوٍ على الملح أو منتج له.

2- مِلاَحة: ارتبط بالملاحة منذ شبابه: حِرفة الملاّح

الملاحة البحرية: فنّ السفر في البحار أو الأنهر الكبرى

الملاحة الجوية: فنّ السفر في الجو: يشتغل في شركة الملاحة الجوية[1].

ب) التعريف الفقهي للملاحة البحرية:

اختلف الفقه حول تحديد مفهوم الملاحة البحرية، فارتكن البعض في تحديد المقصود بالملاحة البحرية على أداتها، فعرفها بأنها: « الملاحة التي تقوم بها السفن البحرية » . ذلك أن السفن البحرية لها من مظهرها الخارجي و أبعادها وقوتها وطريقة بنائها ما يحدد صفتها ويميزها عن المراكب التي تسير في الأنهار[2].

ويُلاحظ أن لفظ سفينة Navire يُستعمل للدلالة على المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة البحرية، ولفظ مركب Bateau للدلالة على المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة الداخلية[3].

إن تحديد الملاحة البحرية عن طريق أدائها يفترض حتما إمكان التمييز بين السفينة والمركب. غير أنه يعاب على هذا الرأي تعارضه مع الواقع، ذلك أن من المراكب التي تقوم بالملاحة الداخلية ما لا يختلف كثيرا في الصفات السابقة عن السفن البحرية[4].

لذلك يتجه الفقه الغالب إلى تحديد مفهوم الملاحة البحرية بناء على المكان الذي تباشر فيه، ومن هنا فإن الملاحة البحرية هي التي تتم في البحر تمييزا لها عن الملاحة التي تتم في الأنهار والقنوات الداخلية والتي لا تخضع لأحكام القانون البحري وإنما لقواعد القانون الوطني لتلك الدولة[5].

---

[1]- معجم الوسيط، مرجع سابق

[2] - د. علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975 ، ص20.

[3] -د. مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2005، ص11.

[4]- د. محمد فريد العريني، د. محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت2011، ص14.

[5] - د.مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص12.

ولا يشترط هذا التعريف شكلا معينا للمنشأة التي تقوم بالملاحة البحرية أو حجمها أو طراز بنائها. وبهذا الضابط أخذت الكثير من التقنينات البحرية.

كما أن الفقه والقضاء لم يكتفيا بالبحر في تحديد الملاحة البحرية، بل يستلزم الأمر زيادة على ذلك، حيث يجب أن تتم الملاحة في المياه التي تتعرض من خلالها السفينة إلى كثير من المخاطر التي تكتنف السفر في البحر على اعتبار أن هذه المخاطر لا توجد عادة في الملاحة النهرية، وهذه المخاطر هي التي أملت وجود قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية[1].

وفي رأينا ينصرف مصطلح الملاحة البحرية إلى النشاط الذي تمارسه الدولة بواسطة سفنها البحرية لأجل استخدام البحار أيا كان نوع هذا الاستخدام، وتكون معرضة للخطر البحري، وتخضع لأحكام وقواعد القانون البحري.

ج) التعريف القانوني للملاحة البحرية:

عرّف المشرع الجزائري الملاحة البحرية في المادة161 من القانون البحري بأنها:« الملاحة البحرية التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون » [2].

وعرفها المشرع اللبناني في المادة الأولى من المرسوم رقم16225 الصادر في 13 جوان 1957 والخاص بتحديد الملاحة البحرية على أن « الملاحة البحرية هي كل ملاحة تجري في البحر والثغور والخلجان والأقنية والأنهار المتصلة مباشرة بالبحر حتى نقطة ملوحة مياهها » .

ثانيا) أقسام الملاحة البحرية:

للملاحة البحرية أنواع مختلفة تبعا للطبيعة الخاصة منها:

---

[1]–د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص12.

[2] – جعل المشرع الجزائري من أداة الملاحة البحرية وهي السفينة ضابطا في تحديد مفهوم الملاحة البحرية ومعنى ذلك أنه في حالة قيام عائمة بحرية ليس لها صفة السفينة وفقا لنص المادة 13 لا تعتبر ملاحة بحرية، وهو ما يعتبر قصورا في التعريف الذي وضعه المشرع الجزائري لأن تعريف الملاحة البحرية بأداتها هو أمر غير سليم والأولى أن تعرف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه الملاحة لا بوسيلتها أو أدائها.

أ) **الملاحة البحرية حسب طول الرحلة:** وتنقسم إلى ملاحة أعالي البحار وملاحة ساحلية.
فالملاحة لأعالي البحار هي أهم أنواع الملاحة البحرية وأكثرها عرضة للخطر ويعرفها القانون الإنجليزي بأنها:« الملاحة التي تجري بين موانئ انجلترا وغيرها من موانئ الدول الأجنبية عدا ما يقع من هذه الموانئ على بحر المانش وجزيرة مان(بالبحر الايرلندي) وموانئ الشاطئ الأوروبي فيما بين مصب نهر الألب وميناء برست الفرنسي»[1].

وعرفها القانون الفرنسي بأنها:« الملاحة التي تتم بعد خطوط طول وعرض معينة من الأراضي الفرنسية» [2]، أما القانون اللبناني يعرفها في المادة الخامسة من المرسوم رقم 16225 الآنف الذكر بأنها:« الملاحة التي تتم خارج نطاق البحر المتوسط » .

وليس في الجزائر تحديدا مماثلا للملاحة لأعالي البحار على أنه يمكن تعريفها بأنها:« الملاحة التي تتم بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة » [3].

أما الملاحة الساحلية فهي الملاحة التي تتم بين موانئ البحر، وتنقسم الملاحة الساحلية بدورها إلى قسمين: ملاحة ساحلية وطنية وهي الملاحة التي تتم بين ميناءين يقعان في إقليم نفس الدولة، كالملاحة بين بيروت وصيدا، وملاحة ساحلية دولية وهي تلك التي تجري بين ميناءين يقعان في دولتين مختلفتين كالملاحة في اليمن بين ميناء عدن في البحر العربي وميناء الحديدة في البحر الأحمر[4].

وتبدو أهمية التمييز بين الملاحة لأعالي البحار والملاحة الساحلية من الناحية الإدارية بوجه خاص، ذلك أن اشتراطات السلامة والمؤهلات المطلوبة فيمن يعمل على ظهر السفن تختلف بحسب نوع الملاحة.

---

[1] – د. علي البارودي، مرجع سابق، ص22.

[2] – د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص14.

[3] – راجع المادة 163، 168 من القانون البحري الجزائري رقم 76–80 مؤرخ في 23 أكتوبر عام 1976 المتضمن القانون البحري المعدل بالقانون رقم 98–05 المؤرخ في 25 جوان 1998 جريدة رسمية عدد47 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.

[4] –د. محمد فريد العريني، مرجع سابق، ص15.

ب- الملاحة البحرية حسب موضوعها: وتنقسم الملاحة البحرية حسب موضوعها والغرض منها إلى ملاحة تجارية وملاحة صيد وملاحة نزهة.

فالملاحة التجارية موضوعها نقل البضائع والركاب بقصد تحقيق الربح، وهي أهم أنواع الملاحة البحرية على الإطلاق، بل أن القانون البحري قد وضع أصلا لهذا النوع من الملاحة، لذلك فخضوعها لأحكام القانون البحري ليس محلا لشبهة أو مثارا لخلاف[1].

أما ملاحة الصيد يقصد بها الملاحة بهدف استخراج ما في البحر من موارد حية، وللصيد نظامه القانوني الخاص الذي حددته إتفاقية الأمم لقانون البحار بالإضافة إلى غيرها من الإتفاقيات التي تحظر تلوث البيئة البحرية[2].

أما ملاحة النزهة فهي الملاحة التي تقوم بها سفن النزهة كاليخوت الملكية وغيرها من سفن النزهة، وتلحق بها الملاحة العلمية. وهذا النوع من الملاحة لا يهدف إلى الربح مطلقا لذا فهو يخضع للقانون البحري كالملاحة التجارية لأن طبيعة الملاحة واحدة، ولأن ملاحة النزهة تتعرض لما يكتنف الملاحة التجارية من أخطار[3].

ونستخلص أن القانون البحري يسري على الملاحة البحرية أيا كان موضوعها، والغرض منها سواء كانت ملاحة تجارية أم ملاحة صيد أم ملاحة نزهة، هذا وتقضي كافة التشريعات الحديثة بسريان أحكام القانون البحري على السفن أيا كان نوعها وأيا كان القصد من الملاحة، كما تنص المادة الأولى من القانون البحري اليمني، وذات التعريف نصت عليه المادة الثالثة عشر في القانون البحري الجزائري على أن« السفينة هي كل عمارة بحرية أو آلية عائمة تقوم بالملاحة البحرية» .

ج- الملاحة البحرية العامة: هي الملاحة التي تقوم بها السفن الحربية، والسفن التي لا تخصصها الدولة لخدمة حكومية وغير تجارية، كاليخوت الحكومية وسفن الرقابة وسفن خفر السواحل وسفن المستشفيات وسفن التموين وسفن الإطفاء وسفن التعليم وسفن الجمارك.

---

[1] -د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص14.

[2] - د. صالح يحي رزق ناجي، الحماية الجنائية للملاحة البحرية،أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، 2013، ص25.

[3] - د. مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص14.

وهذا النوع من الملاحة يخرج من نطاق القانون البحري ولا تنطبق عليه أحكامه[1].

وتتمتع السفن العامة بحصانة قضائية خاصة نصت عليها معاهدة بروكسل المتعلقة بحصانة سفن الحكومات في المادة الثالثة منها على أنه:« لا يجوز توقيع الحجز على هذه السفن أو ضبطها أو احتجازها بقرار قضائي أيا كان، غير أنه يحق لأصحاب الشأن رفع مطالبهم أمام المحاكم المختصة في الدولة مالكة السفينة أو التي تستغلها دون أن يكون لهذه الدولة الدفع بحصانتها وذلك: في الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري أو غيره من حوادث الملاحة، و في الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ وعن الخسائر البحرية العامة، وفي الدعاوى الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة » [2].

وتسري هذه القواعد نفسها على الشحنات التي تملكها إحدى الحكومات والتي تنقل على السفن سالفة الذكر.

د- الملاحة المختلطة: هي الملاحة التي تقوم بها السفن ويتم جزء منها في البحر والجزء الآخر في النهر، وقد يكون الإختلاط في رحلة واحدة كالملاحة بين باريس ولندن أي من بحر المانش إلى نهر التايمز، والتساؤل الذي يُثار هنا حول القانون الواجب التطبيق هل هو القانون البحري في حالة ما إذا اعتبرت الملاحة ملاحة بحرية، أم القانون المدني والتجاري في حالة ما اعتبرت الملاحة ملاحة داخلية؟

إستقر الرأي على أن العبرة في تحديد صفة الملاحة إنما هي الملاحة الأكثر أهمية، وأن الملاحة الرئيسية تجر وراءها الملاحة التبعية أو الفرعية وتكسبها صفتها عملا بقاعدة الفرع يتبع الأصل، ومن ثم تطبق أحكام القانون البحري على السفينة التي تقوم بالملاحة البحرية إذا ما اجتازت المياه الداخلية للوصول إلى ميناء نهري. وعلى العكس من ذلك لا تطبق أحكام القانون البحري بل تسري قواعد القانون المدني والتجاري على المركب التي تقوم بالملاحة الداخلية إذا عبرت المياه البحرية للوصول إلى ميناء المصب[3].

---

[1]-د د. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص17.

[2]- د. مصطفى فريد العريني، مرجع سابق، ص17.

[3] - د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص18، 19.

أما إذا كانت الملاحة مختلطة بأن تقوم السفينة بعدة رحلات بحرية ثم بعدة رحلات نهرية فإنه في كل حالة يطبق القانون الخاص بها[1].

وبعد تطرقنا لتعريف الجريمة الدولية والملاحة البحرية، نبحث عن أركان تلك الجرائم في الفرع التالي.

3.1.1.1.1. أركان الجريمة الدولية الماسة بالملاحة البحرية

تشترك الجريمة الدولية والجريمة الداخلية في قيامهما على الأركان الثلاث: المادي والمعنوي والشرعي، مع الأخذ بعين الاعتبار الخصوصية التي يتميز بها هذا الركن في القانون الدولي الجنائي عنه في القانون الداخلي، ضف إلى ذلك الركن الدولي الذي يعني أن الفعل المرتكب يمس بمصالح المجتمع الدولي، يكون صادرا إما بناء على طلب الدولة أوتشجيعها، أو أتاه شخص لحسابه الخاص فمس به مصلحة دولية، هدد بفعله سلام وأمن المجتمع الدولي.

ومن ثم فإن الركن الدولي هو الذي يرسم حدود التمييز بين الجريمتين، إلا أن الفروق بينهما لا تقتصر على هذا العنصر وحده، بل إن كل ركن من الأركان المشتركة بينهما تخضع في الجريمة الدولية لأحكام عديدة يتميز بها عن مثيله في الجريمة الداخلية. وسنقف فيمايلي على حقيقة كل ركن من الأركان بالتفصيل.

أولا) الركن الشرعي:

يقتضي الركن الشرعي أو عدم مشروعية السلوك، وجود نص قانوني من المشرع يجرم الفعل، وأن يوجد هذا النص قبل ارتكاب الجريمة. ويثير الركن الشرعي في مجال القانون الدولي إشكالية قانونية لا تثار في القانون الداخلي، إذ أن قاعدة التجريم في القانون الداخلي محددة بنص قانوني يحددها مسبقا[2].

---

[1]– د. مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص19.

[2]– د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص13.

أما في القانون الدولي الجنائي فهو ذو طبيعة عرفية، ويتسم الفعل المكون للجريمة الدولية فيه بالصفة غير المشروعة، متى كان يمثل عدوانا على قواعد القانون الدولي، والتي تعد أعلى من القواعد الجنائية الداخلية في المرتبة القانونية.

كما لا يمكن اعتبار الفعل مجرما في القانون الدولي إلا إذا تولد شعور قانوني لدى الجماعة الوطنية أو المجتمع الدولي بأن تصرف ما أصبح يهدد أمن ومصالح الجماعة سواء وطنية أو دولية[1].

وبناء عليه فإن مبدأ الشرعية في القانون الدولي الجنائي ذو صفة عرفية، أي لا وجود لفكرة الجريمة الدولية في نصوص مكتوبة، وإنما يمكن الإهتداء إليها عن طريق استقراء ما تواتر عليه العرف الدولي، وإذا فرض وكانت متضمنة في نصوص دولية كالمعاهدات الدولية الشارعة أو الإتفاقات الدولية فإنها لا تكون منشئة لجرائم، وإنما هي كاشفة ومؤكدة لعرف دولي في هذا الشأن.

وقد ترتب على هذه الصفة العرفية الدولية صعوبة التعرف على فكرة الجريمة الدولية، لذلك أن مثل هذا التعريف إنما يتطلب الإستقراء الدقيق للعرف الدولي، وهو أمر تكتنفه صعوبات عديدة، ومع ذلك فإنه يجب الإحتكام إلى الأفكار التي ينهض عليها العرف، وهي العدالة والأخلاق والصالح الدولي العام[2].

فعدم وضوح صور الجريمة الدولية قد يؤدي إلى اصطدامها بقاعدة شرعية الجرائم والعقوبات التي تأخذ بها غالبية الدول ذات التشريع المكتوب[3].

وقد جرت عدة محاولات لتقنين القواعد العرفية، من ذلك فقد اتخذت منظمة الأمم المتحدة في دورتها الثانية قرار رقم 77 لعام1947 يقضي تكليف لجنة القانون الدولي التابعة لها بوضع مشروع خاص بالجرائم الموجهة ضد السلام وأمن البشرية.

---

[1] –د. أشرف توفيق شمس الدين، مبادئ القانون الدولي الجنائي، د.أشرف توفيق شمس الدين، مبادئ القانون الدولي الجنائي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة،1999 ص 42،39،38.

[2] –د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، المرجع السابق، ص21.

[3] – د. عبد الواحد محمد الفار ، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، 1995، ص48،47.

وقامت هذه اللجنة بعملها حيث أقرت صياغة المشروع في 28جويلية 1954، وقدمته إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة التي أجلت النظر فيه إلى غاية التوصل إلى تعريف العدوان، إلا أن هذا المشروع لم يتم إقراره من الجمعية العامة حتى يومنا هذا بسبب اختلاف وجهات نظر الدول والتكتلات المسيطرة على الجمعية العامة[1].

وبالإضافة إلى هذا المشروع فقد تم النص على جرائم دولية أخرى بموجب إعلانات وإتفاقيات دولية كإتفاقية جنيف الأربع الإنسانية لعام 1949، والإعلان الصادر عن الأمم المتحدة بشأن تجريم كل أشكال التمييز العنصري في نوفمبر عام 1963، وإتفاقية تحريم الإتجار بالرقيق عام1956، وإتفاقية الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو عام1963، وكذلك الجرائم المنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 كالتلوث البحري والقرصنة البحرية، والاتجار غير المشروع بالمخدرات، والبث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار[2].

ومن هنا يتضح الفرق بين نص القانون الداخلي والنص الدولي، ويتضح مدى ما يتميز به مبدأ الشرعية في القانون الدولي الجنائي، فهو ذو طبيعة خاصة، تتمثل في الدور المتميز الذي يلعبه العرف وما يستند إليه من معاهدات وإتفاقيات دولية وأحكام المحاكم الدولية، ولما كان ما يعبر عنه العرف ليس ثابتا دائما، ومن ثم لا سبيل لاحترام قاعدة الشرعية في إطار القانون الدولي الجنائي، إلا عن طريق وضع قانون دولي جنائي، يتضمن نصوصا للجرائم الدولية، والعقوبات الواجبة التطبيق عند حدوثها[3]. ويترتب على مبدأ الشرعية عدة نتائج نوجزها فيمايلي:

أ- **إحترام الشرعية:** يقصد بهذا المبدأ وجوب احترام مبدأ الشرعية مع مراعاة الصفة العرفية للقانون الدولي الجنائي، أي أنه لا يمكن محاكمة شخص عن فعل ما لا يعتبر في القانون الدولي الجنائي جريمة في الوقت الذي ارتكب فيه.

---

[1]- د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص54،55.

[2]- نفس المرجع، ص55.

[3]- د.محمد الصالح روان، مرجع سابق، ص98.

وقد يحدث أن تظهر القاعدة الدولية في صيغة مكتوبة أي يكون منصوصا عليها في قواعد اتفاقية، وتكون هذه القواعد قد كشفت عن الطابع الجنائي للعديد من الأفعال التي جرمها العرف، مثل تجارة الرقيق، تزييف العملة، إبادة الجنس البشري، فمثل هذه الإتفاقيات والمعاهدات الدولية قد كشفت عن قواعد موجودة من قبل أقرها العرف، فهي قد قامت بالتعبير عن حالة سابقة، وأحيانا تستكمل أو تحسن من وجهة النظر القانونية عرفا قانونيا سابقا، وبالتالي يجب أن يكون مضمون الإتفاقية مطابقا للعرف. فالقاعدة العرفية هي التي تعطي في كثير من الأحيان الحجية والإلزام للقاعدة الإتفاقية[1].

ب- قاعدة عدم الرجعية: يُلاحظ أنه نظرا لعدالة مبدأ الشرعية فإنه يجب أن يعترف به بالنسبة للجرائم الدولية وإلا لعوقب شخص عن فعل لم يكن معتبرا جريمة وقت ارتكابه، وبناء على ذلك فإنه لا يجوز أن تكون القاعدة التجريمية الدولية ذات أثر رجعي بحيث تحكم وقائع سابقة على العمل بها[2].

ج- تفسير نصوص التجريم: نتيجة للصفة العرفية للقانون الدولي الجنائي، فإنه يمكن الأخذ بهذا النوع من التفسير في مجال القانون الدولي الجنائي[3]، ذلك أنه إذا جرم سلوك ما أو فعل معين بواسطة العرف مباشرة أو نص إتفاقية أو معاهدة فإن ذلك يكون عادة دون تحديد دقيق لعناصر الجريمة أو صورها، فغموض العرف الدولي يؤدي إلى حرية واسعة للتصرف والتفسير.

فبالرغم من جهود أجهزة الأمم المتحدة لتدوين القانون الدولي الجنائي العرفي أو إعداد معاهدات دولية، إلا أنها لم تصل إلى تحقيق ذلك ليكون الأمر كما هو الحال في القانون الداخلي، وذلك لعدم وجود سلطة تشريعية مركزية مختصة في القانون الدولي تفرض إرادتها على الدول بهذا الخصوص، فيكون التحديد طبقا لذلك توفيقا لوجهات نظر متباينة مما يؤدي إلى لجوء القضاء إلى التفسير الواسع، والقياس لسد النقص في القانون بصورة لا تقرها القوانين الجنائية المعاصرة والتي تاخذ بمبدأ لا جريمة إلا بنص[4].

---

[1] – د.محمد الصالح روان، مرجع سابق، ص99.

[2] –د. محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية، مرجع سابق، ص216.

[3] – د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص24.

[4] – د.محمد الصالح روان، المرجع السابق، ص102.

ومن أمثلة ذلك ما نصت عليه المادة 6(ب) من النظام الأساسي للمحكمة العسكرية في نورمبرج من أهم جرائم الحرب هي" مخالفة قوانين وعادات الحرب وهي تشمل على سبيل المثال لا الحصر أفعال القتل وسوء المعاملة"[1].

ومن الأمثلة أيضا ما نصت عليه ديباجة إتفاقية لاهاي لعام1907 أنه في غير الأحوال التي نص عليها في اللائحة الملحقة بالاتفاقية يظل المدنيون والمحاربون محميين بمبادئ قانون الشعوب المستمدة من العادات الثابتة بين الأمم المتمدنة وقوانين الإنسانية ومقتضيات الضمير العام، بمعنى أنه نستطيع الإستعانة بقانون الشعوب أو ما نصت عليه القوانين الإنسانية ومقتضيات الضمير العام لسد النقص الموجود في المعاهدة فيما يتعلق بحماية المدنيين والمحاربين[2].

د- تطبيق القانون من حيث المكان: تتميز الجريمة الدولية بأنها ترتكب في أكثر من دولة وعلى ذلك فإن المبدأ الأساسي الذي يحكمها هو مبدأ العالمية، ومعنى هذا المبدأ أن لكل دولة الحق في أن تخضع لسلطتها الجزائية كل فعل ينص عليه قانونها الجنائي دون النظر إلى مكان إقتراف الجريمة أو الجاني أو المجني عليه، ودون الاعتبار لتأثيم القانون الأجنبي لها من عدمه.

فالجريمة الدولية لا تخضع لمبدأ الإقليمية الذي يحكم القانون الجنائي الداخلي وتطبيقه من حيث المكان[3]. مع ضرورة احترام ألا يحاكم الشخص على الجريمة مرتين امتثالا لاتفاقيات حقوق الإنسان.

وخلاصة القول أن جذور مبدأ الشرعية أشد تأثيرا وأعمق في القانون الداخلي عنه في القانون الدولي، ومع ذلك فإن مبدأ" لا جريمة ولا عقوبة بغير نص"، يعتبر من المبادئ العامة التي يرتكز عليها القضاء الجنائي، سواء على المستوى الداخلي أو الخارجي، وسواء تضمنه نص مكتوب أو لم يتضمنه فينبغي أن تلتزم به أي محكمة جنائية دولية أو وطنية بشأن جرائم القانون الدولي[4].

---

[1]- د. أشرف توفيق شمس الدين، د.أشرف توفيق شمس الدين، مبادئ القانون الدولي الجنائي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة،1999، ص53.

[2]- د. عبد الله سليمان سليمان، مرجع سابق، ص104.

[3]- د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص25.

[4]- د.محمد الصالح روان، مرجع سابق، ص103.

ثانيا) الركن المادي:

يمثل الركن المادي المظهر الخارجي للجريمة أو كيانها المادي، أو هو الماديات المحسوسة في العالم الخارجي كما حددها نص التجريم[1].

ويتمثل الركن المادي للجريمة، في السلوك الإجرامي- إيجابيا كان أم سلبيا- الذي يأتيه الإنسان، تترتب عليه نتيجة إجرامية، هذه النتيجة تربطها بالسلوك علاقة سببية، وعلى هذا الأساس يتشكل الركن المادي من ثلاث عناصر أساسية: السلوك(الفعل)، النتيجة وعلاقة السببية. وفيمايلي تفصيل لعناصر الركن المادي:

أ- السلوك الإجرامي: يعد السلوك الإجرامي من أهم عناصر الركن المادي، لأنه يمثل القاسم المشترك بين جميع أنواع الجرائم، سواء تلك التي يكفي لوقوعها ارتكاب السلوك الإجرامي فقط أم تلك التي يلزم لقيامها ضرورة تحقق نتيجة إجرامية معينة إلى جانب السلوك الإجرامي[2].

ويعرف السلوك بأنه حركة عضوية إرادية ملموسة في الواقع[3].

وهو بهذا المفهوم يشمل عنصرين، يتمثل أولهما في كونه يستلزم استخدام أحد أعضاء جسم الجاني محدثة بذلك أثر. ويتمثل الثاني في إحجام الإرادة عن الفعل المطلوب القيام به قانونا، ويترتب على ذلك أثرا يعاقب عليه القانون، فإن لم تحصل هذه الحركـــة، أو حدثت لكنها كانت نتيجة لقوة ضاغطة على جسم الإنسان دفعته للاصطدام بغيره، أو إن لم يحصل هذا الإحجام فلا جريمة لانعدام أساسيات الركن المادي[4].

ويتخذ السلوك صورة نشاط إيجابي هو الفعل أو نشاط سلبي هو الامتناع.

---

[1]- د. محمد عبد المنعم عبد الغني، مرجع سابق، ص221.

[2]- د.فتوح الشاذلي، مرجع سابق، ص369.

[3] - د.أشرف توفيق شمس الدين، مبادئ القانون الدولي الجنائي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة،1999 ص126.

[4] - د. حسنين ابراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص96.

ويتمثل السلوك الإيجابي فيما يفعله الفرد بينما هو ملتزم بألا يفعله أي انتهاك لنهي عن فعل تأمر به قاعدة جنائية، أما السلوك السلبي"الامتناع" أو "الترك" فهو ألا يفعل الفرد ما هو ملتزم بفعله، أي انتهاك لأمر بفعل تنص عليه القاعدة الجنائية[1].

ومن بين أمثلة السلوك الإجرامي في الجرائم الماسة بالملاحة البحرية ما تضمنته المواد 101 و102، 113 والمادة الأولى الفقرة الرابعة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار[2]، أي كل من جريمة القرصنة البحرية، جريمة إتلاف الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة وكذا جريمة التلوث البحري، ويمكن أن نستشف ذلك لفظا من خلال تضمنها عبارة فعل من الأفعال التالية، إدخال، أي تصريف متعمد، كسر...

ب- النتيجة: تعتبر النتيجة من أهم العناصر للركن المادي للجريمة، ولها مدلول مادي ومدلول قانوني، يتمثل الأول فيما يحدثه السلوك الإجرامي من تغيير مادي تدركه الحواس، وبالأخص في الجرائم المادية أو جرائم الضرر.

أما المدلول القانوني والذي يتوافر في كل جريمة دولية فيتمثل في العدوان الذي ينطوي عليه السلوك الإجرامي بالنسبة للحق أو المصلحة الدولية المحمية جنائيا، وكما في الجريمة الداخلية، فإنه في الجريمة الدولية، تعتبر النتيجة القانونية عنصرا جوهريا في تحقق الركن المادي، بغض النظر عن الآثار المادية[3].

فالجريمة الدولية تنطوي على مساس بمصلحة دولية محمية في القانون الدولي الجنائي، ومن ثم فالمشرع الدولي لا يجرم سلوكا معينا فقط إذا كان ذلك السلوك يلحق ضررا فعليا بالمصلحة الدولية كجريمة الحرب العدوانية، أو يهددها كجريمة التهديد بالعدوان، وإنما أيضا إذا كان السلوك كجريمة

---

[1]- د. محمد عزت، مرجع سابق، ص348.

[2] – راجع نص المواد101، 102، 113، 4/1 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.التي تم التوقيع عليها في 10 ديسمبر 1982 في جامايكا ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر عام 1994

[3] – د. محمد عبد المنعم عبد الغني، مرجع سابق، ص229،230.

وضع الألغام الآلية تحت سطح الماء والتي تنفجر تلقائيا بمجرد التلامس، فهذه الجريمة لا يتطلب القانون لتحققها حصول ضرر معين، بل يكتفي بمجرد وضع اللغم[1].

وتلعب فكرة الخطر دورا هاما في القانون الدولي الجنائي، ذلك أن القانون في الأصل يتطلب وقوع إعتداء فعلي على الحق الذي يحميه حتى تتوافر جميع عناصر الركن المادي، بمعنى أنه لا يكتفي بمجرد الخطر الذي يهدد الحق أي بمجرد احتمال تحقق الإعتداء.

إلا أن القانون في بعض الأحيان قد يؤثم أفعالا مراعيا في ذلك النتيجة الجسيمة التي يحتمل أن تؤدي إليها، ولكن هذه النتيجة لا تعد عنصرا من عناصر الجريمة في نظر القانون، وإنما يكتفي لتمامها بنتيجة أقل جسامة قد لا تحمل في ذاتها ضررا ولا تكفي على هذا النحو لتبرير تدخل القانون، ولا يلفت نظر هذا الأخير إلى النتائج الأقل جسامة الضرر الذي يترتب، ولكن يلفت نظره إليها الخطر الذي تحمله هذه الأفعال، وهذا الخطر هو احتمال تحقق نتائج أكثر جسامة[2]، وبالتالي يمكن تعريف الخطر بأنه وضع مادي ينطوي على احتمال قوي ينذر وفقا للمجرى العادي للأمور بحدوث الخطر الجسيم الذي يريد الشارع درأه[3].

وتجدر الإشارة إلى أن فكرة الجريمة المتراخية تجد لها أمثلة في مجال القانون الدولي الجنائي، مثل إطلاق صواريخ من دولة أو من قارة إلى أخرى تتحقق فيها النتيجة الاجرامية من قتل وتخريب وإتلاف.

ويبدو أن الجدل الذي ثار في فقه القانون الداخلي لا محل له في فقه القانون الدولي الجنائي، فهو ذو صفة عالمية شأنه في ذلك شأن القانون الدولي المتفرع عنه[4].

---

[1] –د. حسنين ابراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص104،105.

[2] – د.أشرف توفيق شمس الدين، مبادئ القانون الدولي الجنائي، مرجع سابق، ص139.

[3]– نفس المرجع، ص140.

[4]– ومع ذلك فقد ظهر اتجاه في القضاء الدولي صوب ترجيح قانون مكان السلوك، وذلك بصدد قضية اللوتس الشهيرة، تتلخص وقائعها في أن تصادما قد حدث بين مركب البريد الفرنسية Lotus وإحدى ناقلات البحر التركية المسماة Bey Kourt وذلك في البحر العام في اوت عام 1926 أسفر عن تحطيم السفينة التركية وغرق ثمانية من بحارتها الأتراك، وعندما وصلت اللوتس إلى ميناء اسطنبول قبضت السلطات التركية على قائدها ريمون وعلى قائد السفينة التركية حسن=

وفضلا عن هذا فإن الجريمة الدولية رغم قدمها لا وجود لقضاء دولي جنائي يتكفل بمعاقبة جميع الأفعال التي وصفتها الاتفاقيات بأنها جرائم دولية، وبالتالي فهي تخضع لنظام الاختصاص العالمي والذي يقضي بمحاكمة ومعاقبة فاعليها في أي إقليم بغض النظر عن إقليم الدولة التي وقعت الجريمة فيه.

ج- علاقة السببية: يقصد بعلاقة السببية الصلة التي تربط بين السلوك والنتيجة، فهي بذلك أحد عناصر الركن المادي، ومن هنا كانت أهميتها القانونية فهي تسند النتيجة إلى الفعل فتقرر بذلك توافر شرط أساسي من شروط المسؤولية الجنائية، ومعنى ذلك أنها تقتصر على الجرائم ذات النتيجة-أي الجرائم المادية- دون تلك التي لا يتطلب القانون فيها تحقق النتيجة-أي الجرائم الشكلية-[1].

وقد ثار جدل فقهي حول تحديد معيار علاقة السببية، نتج عنه ظهور نظريات عديدة، أهمها نظرية تعادل الأسباب التي تسوي بين جميع العوامل المساهمة في إحداث النتيجة، ونظرية السبب المباشر التي تشترط أن يكون سلوك الجاني هو السبب الرئيسي في إحداث النتيجة[2]، ونظرية السبب الملائم التي ترتكن إلى أحد العوامل المساهمة في إحداث النتيجة، وتعول عليه بحسبانه ذا قوة فعالة وفقا للمجرى العادي للأمور[3].

= بك، وقدمتهما للمحاكمة بتهمة القتل الخطأ للرعايا الأتراك سالفي الذكر، وحكم القضاء التركي بمعاقبتهما بالحبس والغرامة استنادا إلى ترجيح قانون مكان النتيجة، ولكن فرنسا احتجت على هذا الحكم مطالبة بتطبيق قانون مكان السلوك، أي القانون الفرنسي باعتبار أن الجريمة قد وقعت على مركب فرنسي وهو جزء من الاقليم الفرنسي، ورفع النزاع إلى محكمة العدل الدولية الدائمة التي أيدت وجهة النظر التركية، أي أنها رجحت قانون مكان النتيجة على قانون مكان السلوك، ومع ذلك فإن جانبا من فقهاء القانون الدولي الجنائي مثل جلاسيير يميل إلى ترجيح قانون مكان السلوك، استنادا إلى الطابع الشخصي للقانون الجنائي الحديث الذي يعول على شخصية الجاني وإرادته التي تظهر واضحة في مكان السلوك، بالاضافة إلى سهولة اتخاذ الاجراءات الجنائية من تحقيق وتفتيش واثبات في هذا المكان، كما أخذت بهذ الإتجاه إتفاقية بروكسل للمصادمات البحرية لعام 1952، اتفاقية جنيف لقانون البحار لعام 1958 لمزيد من التفاصيل أنظر: د.حسنين ابراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص107.

[1] -نفس المرجع، ص108.

[2] - د.محمد عبد المنعم عبد الخالق، مرجع سابق، ص271.

[3] - د. حسنين ابراهيم صالح عبيد، المرجع السابق، ص103.

هذا وإن علاقة السببية في القانون الدولي الجنائي بين الفعل والنتيجة تشترط أن يكون الفعل أو السلوك الإجرامي قد أفضى إلى النتيجة الإجرامية أو بالأقل يكون سببا كافيا يؤدي إلى هذه النتيجة[1].

والواقع أن نظرية السبب الملائم هو ما استقر عليه غالبية الفقه، كما يأخذ به القضاء في الكثير من الدول، وهي النظرية الأجدر في مجال المسؤولية عن الجرائم الدولية للقول بقيام الركن المادي للجريمة.

ثالثا) الركن المعنوي:

إن العنصر المادي لا يكفي وحده لتحقيق الجريمة، بل لا بد من توافر علاقة بين إرادة الجاني والتصرف الذي أتاه، بمعنى أنه لا بد من نسبة الفعل إلى القصد الجرمي، فالإنسان يعاقب لأنه مسؤول أدبيا عن أعماله التي ارتكبها بإرادته، وإرادته الآثمة هي التي يعتمد عليها في إسناد التصرفات الجرمية إليه وعقابه عنها.

ولا تكون الإرادة آثمة إلا إذا كانت مدركة، وأن تكون مختارة أي لديها مكنة المفاضلة بين دوافع السلوك بين الإقدام على ما هو مباح والإحجام عما هو محظور، فالإرادة الآثمة هي جوهر القصد الذي هو أساس المسؤولية الجنائية في العصر الحديث[2].

وبهذا المعنى يتحقق مفهوم الركن المعنوي، فهو في الجريمة يمثل الإتجاه غير المشروع للإدراك والإرادة الحرة نحو الواقعة الإجرامية[3].

وعبارة الركن المعنوي، إنما يقصد بها كافة الصور التي تتخذها الإرادة في الجريمة من عمد أو خطأ غير عمدي أو تجاوز لقصد الجاني، وبعبارة أخرى فإن الركن المعنوي هو إتجاه معين لإرادة الجاني.

ومن ثمة، فإن الركن المعنوي يتخذ إحدى الصورتين، صورة الخطأ العمدي أو ما يعبر عنه إصطلاحا" بالقصد الجنائي"، وصورة الخطأ غير العمدي.

---

[1]– د. محمد عبد المنعم عبد الخالق، مرجع سابق، ص273.

[2]– د. حسنين إبراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص115.

[3]– د.محمد عزت، مرجع سابق، ص389.

فيقصد بالصورة الأولى–القصد الجنائي– إتجاه الإرادة –عن علم– إلى إحداث نتيجة يجرمها القانون ويعاقب عليها[1].

وينصرف هذا التعريف إلى ما يسمى بالقصد المباشر، وهناك صورة ثانية يقال لها القصد الإحتمالي وفيها ينصرف علم الجاني إلى إمكان تحقق النتيجة ويرتضيها، فهو لا يسعى إلى تحقيقها منذ البداية ولكنه لا يمانع في ذلك[2].

كما يعرف القصد الجنائي صورة القصد الخاص، هذا الأخير الذي يسعى بمقتضاه الجاني إلى تحقيق غرض آخر تجاوز مجرد النتيجة الأصلية في الجريمة، وقد نصت على ذلك المادة الثانية من إتفاقية مكافحة ومعاقبة إبادة الجنس التي استلزمت ارتكاب إحدى الجرائم التي نص عليها في هذه الإتفاقية بغرض تدمير الجماعة وطنية أو طائفية أو جنسية أو دينية بصفة كلية أو جزئية[3].

أمّا إتفاقيتا قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (روما لعام 1988، لندن لعام2005)[4] وإن لم تتحدث عن الركن المعنوي لتلك الجريمة ولكن طبيعة هذه الجريمة لا يمكن أن تقترف إلا عمدا، فهي من الجرائم العمدية التي لا يكفي لقيامها توافر القصد الجنائي، بل يلزم إلى جانب ذلك توافر القصد الجنائي الخاص المتمثل في الاستيلاء على السفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة.

كما عُنيت الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998 وإتفاقية منظمة المؤتمر الإسلامي لعام 1999 بالإشارة إلى قصد الإضرار بالبيئة كأحد صور"القصد الخاص" في جريمة الإرهاب، ويتفق

---

[1] – د. محمود نجيب حسني، النظرية العامة، للقصد الجنائي، دراسة تأصيلية مقارنة للركن المعنوي في الجرائم العمدية، دار النهضة العربية، القاهرة، ص50.

[2] –د.حسنين إبراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص118.

[3]– نفس المرجع، ص20.

[4] – راجع في ذلك المادة 3 من إتفاقيتي روما لعام 1988 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما 10 مارس 1988، ولندن 2005المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المحررة بلندن في 14 أكتوبر عام2005، على موقع المنظمة البحرية الدولية: www. Imo. Org/ Safety

هذا القصد مع الإهتمام المتزايد بالبيئة البحرية وما يمكن أن تتعرض له من أعمال إرهابية وذلك بتلويث البحار بالمواد المشعة أو السامة أو الكيميائية، وهو ما انعكس بدوره على البروتوكول الأول لإتفاقية جنيف الصادر عام 1977 حيث نصت صراحة على حماية البيئة وعلى منع استخدام وسائل معينة تؤثر في البيئة. [1]

أما الصورة الثانية للركن المعنوي تتمثل في الخطأ غير العمدي الذي تنصرف فيه إرادة الجاني إلى الفعل دون النتيجة، وهو ما يتخذ إحدى صورتين، يكون في أولاهما واعيا حيث يتوقع الجاني إمكان تحقق النتيجة بناء على فعله ولكنه لا يريدها، ويسعى إلى الحيلولة دون حدوثها، ويكون في الثانية غير واع حيث لا يتوقع الجاني النتيجة بينما كان كذلك في استطاعته ومن واجبه[2].

وإذا كان المنطق القانوني يقبل فكرة الخطأ غير العمدي في الجريمة الدولية، فإن الواقع العملي لم يعرف جرائم دولية بخطأ غير عمدي، ومع قلة أهمية الخطأ غير العمدي لندرة وقوعه وصعوبة إثباته، يبقى القصد الجنائي هو الأصل في قيام الركن المعنوي في الجرائم الدولية.

رابعا) الركن الدولي:

تجدر الإشارة إلى أن أهم ما تتميز به الجريمة الدولية عن الجريمة الداخلية هو ركنها الدولي، فأركان الجريمة(من عدم مشروعية السلوك وركن مادي ومعنوي) تعد أركان مشتركة بين نوعي الجرائم(أي الجرائم الدولية والجرائم الداخلية).

ويُلاحظ أنه إذا كانت الجرائم الدولية تتميز بأحكام خاصة بالنسبة لهذه الأركان عن تلك الخاصة بالجرائم الداخلية، فإن ذلك لا يكفي ليكون للجرائم الدولية استقلالها، وإنما يأتي الركن الدولي ليميز الجريمة الدولية بأحكام خاصة عن الجريمة الداخلية[3].

---

[1]– د. حسنين ابراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص120.

[2] -نفس المرجع، ص120.

[3]– د. أشرف توفيق شمس الدين، مرجع سابق، ص179.

وبناء عليه، يقصد بالركن الدولي– في الجريمة الدولية– قيام الجريمة الدولية إما بناء على خطة مدبرة من دولة أو مجموعة من الدول، وتنفيذها من طرفها معتمدة في ذلك على قوتها وقدراتها ووسائلها الخاصة، وهي قدرات لا تتوافر لدى الأشخاص العاديين حتما[1].

وإما بناء على تنظيم محكم ومستمر يقوم بارتكاب جرائم توصف بالخطيرة يمتد تأثيرها إلى الوسط السياسي والاقتصادي والقضائي للوصول إلى الثروة أو السلطة، ولا تتوان في استخدام العنف والارهاب من أجل تحقيق أغراضها، ويتعدى نشاطها حدود الدولة الواحدة[2].

والذي يجمع بين الجريمة الدولية بالمفهوم الضيق(التقليدي) والجريمة الدولية بالمفهوم الواسع(ذات الصفة الدولية) أن كلا منها جريمة يتم الإعداد لها ويُدبر أمرها وتُنفذ في أراضي دولٍ مختلفة، بمعنى أن العناصر القانونية للجريمة قد تتوزع في دول متعددة أو بين جنسيات مختلفة، أو يكون من ورائها دولة معينة مما يؤدي إلى توافر العنصر الدولي في الصورتين[3].

ضف إلى ذلك مساس كل من الجريمتين بمصالح أكثر من دولة وتتسببان في الإضرار بعدد من الأشخاص، ممن ينتمون لجنسيات مختلفة[4].

وأن الجرم المرتكب لا يخل بالنظام القانوني القائم في دولة بعينها، بل في الغالب يهدد الإستقرار والأمن للمجتمع الدولي ككل. كما أن مرتكبي الجريمة ذات الصفة الدولية، غالبا ما يكونون من محترفي الإجرام أي ممن يتخذون من الإجرام مهنة لهم، وهي السمة التي تشترك فيها إلى حد ما مع الجريمة الدولية، التي يوكل تنفيذها إلى أشخاص من ذوي الخبرة والتخصص في العمليات الإجرامية.

وتشترك الجريمتان في قيام المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية في الحالتين، كما تخضع كل منهما لأحكام الجريمة العادية فيما يتعلق بالجزء العام من قانون العقوبات مع ضرورة مراعاة

---

[1]– د. عبد الله سليمان سليمان، مرجع سابق، ص148.

[2] – د.محمد الصالح روان، مرجع سابق، ص144، ود. فائزة يونس الباشا، الجريمة المنظمة في ظل الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، 2001، ص43.

[3] – د. حسنين ابراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص203.

[4] – د. فائزة يونس الباشا، المرجع السابق، ص58.

الاستثناءات، وما تم إقراره من أحكام تتعلق بالجريمة الدولية بمناسبة إنشاء محكمة جنائية دولية وخصوصية الجريمة عبر الوطنية[1].

ومن ثمة فإنه يشترط لقيام الركن الدولي إتيان فعل أو إمتناع عن فعل يمثل عدوانا على مصلحة أو حق يحميه القانون الدولي الجنائي[2].

وأن ترتكب الجريمة الدولية بناء على تخطيط مدبر أو تدبير من دولة ضد دولة أخرى، أو ضد الملاحة المدنية الدولية والبريد والإتصالات الدولية، فمثل هذه الأفعال تتمثل خطورتها الإجرامية في كون ضررها يمتد وينتشر لأكثر من دولة، ويعرض المصالح الدولية والقيم الإنسانية للخطر[3].

ويتجلى الركن الدولي في الجرائم الماسة بالملاحة البحرية والتي تعد جرائم ذات طابع إتفاقي، تحدث نتيجة قيام أفراد عاديين يعملون لحسابهم الخاص(في الغالب الأعم)، يقومون بنشاطات إجرامية منظمة، الغرض الأساسي منها الربح السريع، فمثل هذه الجرائم تعد انتهاكا للقيم الأخلاقية العامة المتعارف عليها بين الدول المتمدنة. ذلك أن ضررها يمس سيادة الدولة الممارس فيها النشاط الإجرامي، وتصبح جريمة دولية قائمة بذاتها إذا كان من ورائها سلطات دولة ما بغية تحقيق أغراض مشبوهة، ومن ذلك جريمة القرصنة البحرية، جريمة تلويث مياه البحر، جريمة تهريب المخدرات عبر البحار.

2.1.1.1.الطبيعة القانونية للجرائم الدولية الماسة بسلامة الملاحة البحرية

تعد الجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية إجراما إراديا يشكل اعتداء على مصلحة دولية، ويبلغ قدرا من الجسامة، بحيث يؤثر على المجتمع الدولي بأسره. لذا تتضافر الجهود الدولية من أجل تجريمه والعقاب عليه على المستويين الداخلي والدولي.

لذلك لا بد من معرفة طبيعة الجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية ومعرفة أوجه الشبه بينها وبين الجرائم الأخرى.

---

[1]– د. فائزة يونس الباشا، مرجع سابق، ص58.

[2] – د. أشرف توفيق شمس الدين، مرجع سابق، ص179.

[3]– د. فائزة يونس الباشا، المرجع السابق، ص58.

1.2.1.1.1. طبيعة الجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

المقصود بطبيعة الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية هو تحديد اسمها القانوني، ذلك أن تحديد الطبيعة القانونية لظاهرة من الظواهر معناه تحديد ما إذا كانت تحمل اسما آخر من الأسماء القانونية، وهذا ما يعرف في الفقه بالتكييف.

والتكييف هو رد ظاهرة من الظواهر الواقعية إلى فصيلتها التي تنتمي إليها في النظام القانوني، لكي تحمل إسما قانونيا معينا، وبالتالي تحديد الطبيعة القانونية ليس إلا القيام بعملية من عمليات التكييف بقصد البت في مسألة إنتمائها إلى نظام قانوني أكثر من إنتمائها إلى نظام آخر، وبهذا نصل إلى تحديد إسمها في النظام القانوني[1].

فإذا كان النظام القانوني لمناطق أعالي البحار يقضي بألا تخضع هذه المناطق لسيادة أي دولة، فإنها لا تدخل في اختصاص أي قانون وطني، لذلك تعتبر الجرائم الماسة بالملاحة البحرية في هذه المناطق جرائم دولية.

والجريمة الدولية ذات طبيعة عرفية حيث تظهر من خلال استناد الصفة الإجرامية فيها إلى العرف الدولي، حتى وإن كان قد نص عليها في بعض الإتفاقيات والمواثيق الدولية والسوابق القضائية، إلا أن تلك النصوص المكتوبة ليست إلا كاشفا عن عرف مستقر استقر في ضمير الجماعة الدولية بأسرها، كما أن الجريمة الدولية تنشأ في ظل القانون الدولي الجنائي، وهو في أصله قانون عرفي تستمد قواعده قوتها من العرف الدولي، وهو ما يؤكد على عرفية الجرائم الدولية.

كما أن الجرائم الدولية قد تتعدد جنسيات مرتكبيها أو ضحاياها، وقد ترتكب في منطقة خارج السلطان القانوني والقضائي لأي دولة، مثل أعالي البحار، وبالتالي تقوم الجريمة الدولية على الركن الدولي والذي جعل لها ذاتية خاصة تميزها عن غيرها من الجرائم[2].

---

[1]– د. جلال ثروت، نظرية الجريمة المتعدية القصد في القانون المصري، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002، ص282،281.

[2] –د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص23.

أولا) الطابع العرفي للجرائم الماسة بالملاحة البحرية:

تتحدد الطبيعة القانونية للجريمة الداخلية بمقتضى نص تشريعي يبين مسبقا أنواع الجرائم والعقوبات المقررة لها فمصدر التجريم والعقاب فيها هو التشريع.

بيد أن التجريم في المجال الدولي تتولاه المصادر المتعددة التي حددتها المادة 38 من لائحة محكمة العدل الدولية[1]، فالصفة غير المشروعة للفعل في القانون الدولي تختلف عما هو عليه في القانون الداخلي.

ولذلك فإن اختلاف مصدر التجريم في القانون الدولي عنه في القانون الوطني جعل للجريمة الدولية طبيعة قانونية خاصة[2].

فالجرائم الدولية يحددها القانون الدولي الجنائي، وهو قانون عرفي بحسب الأصل شأنه شأن القانون الدولي العام.

وإذا كان الغالب أن يتم إسباغ صفة التجريم الدولية على الفعل بواسطة العرف، فإنه أحيانا يظهر التجريم الدولي في شكل مكتوب" الإتفاقيات والمعاهدات" كجرائم الإرهاب، وجرائم تهريب المخدرات، وجرائم القرصنة البحرية، وغيرها من الجرائم، فإن ذلك لا ينفي الصفة العرفية عن الجريمة، ذلك أن القاعدة الإتفاقية في كثير من الحالات ليست منشئة للقاعدة الجنائية، بل كاشفة لها سبق لها أن تقررت بمقتضى قاعدة عرفية.

---

[1]– وقد نصت المادة 38 من لائحة محكمة العدل الدولية على أن:"1– وظيفة المحكمة تفصل في المنازعات التي ترفع إليها وفقا لأحكام القانون الدولي، وهي تطبق في هذا الشأن: أ– الاتفاقات الدولية العامة والخاصة التي تضع قواعد معترف بها صراحة من جانب الدول المتنازعة

ب– العادات الدولية المرعية المعتبرة بمثابة قانون دل عليه تواتر الاستعمال

ج– مبادئ القانون العامة التي أقرتها الامم المتمدنة

د– أحكام المحاكم ومذاهب كبار المؤلفين في القانون العام في مختلف الامم ويعتبر هذا أو ذاك مصدرا احتياطيا لقواعد القانون، وذلك مع مراعاة أحكام المادة 59.

2 – لا يترتب على النص المتقدم ذكره أي إخلال بما للمحكمة من سلطة الفصل في القضية وفقا لمبادئ العدل والانصاف متى وافق أطراف الدعوى على ذلك".

[2] – د. حسنين ابراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص20.

كما أن العديد من الإتفاقيات الدولية عبارة عن قواعد عرفية معروفة قبل صياغتها، وبذلك فإن القاعدة الإتفاقية لا تكفي في تحديد بعض الجرائم الدولية، وإنما ينبغي الرجوع في تحديدها للقاعدة العرفية والإحتكام إلى الأفكار التي ينهض عليها العرف، وهي العدالة والأخلاق والصالح الدولي العام[1].

إلا أن هذا القول لا يمكن تعميمه فليست كل القواعد الإتفاقية كاشفة عن القاعدة التجريمية الدولية، فثمة حالات تكون فيها هذه القواعد مقررة، فالتقدم التكنولوجي يظهر العديد من الأفعال التي تعد باتفاق الجماعة الدولية جرائم دولية دون أن يقرها عرف سابق كجرائم التكنولوجيا وجرائم استخدامات الطاقة النووية وجرائم البيئة[2].

الخلاصة أن النظام القانوني لمناطق أعالي البحار يقضي بألا تخضع هذه المناطق لسيادة أي دولة، وبالتالي تعتبر الجرائم الماسة بالملاحة البحرية في هذه المناطق جرائم دولية، ولكنها لم تدخل ضمن اختصاصات محكمة الجنايات الدولية، وبالتالي تدخل في اختصاصات محاكم دولة علم السفينة العامة التي قامت بالقبض والتفتيش.

ثانيا) الطابع الدولي للجرائم الماسة بالملاحة البحرية:

إختلف الفقه الدولي في تحديد مفهوم المصلحة التي يشكل الإعتداء عليها جريمة دولية، وذلك إلى اتجاهين:

أ) الإتجاه الأول: وهو تقليدي، يتجه نحو تضييق مفهوم الجريمة الدولية، إذ يشترط أن يكون للدولة الدور الرئيس في الفعل غير المشروع حتى توصف الجريمة بأنها دولية، فلا تعد الجرائم التي يرتكبها الأفراد بصفتهم الشخصية جرائم دولية، بل هي جرائم وطنية.

إذ الركن الدولي وفق هذا الإتجاه، يتحقق بقيام دولة ما بذاتها أو بتشجيع منها أو برضاها، بفعل غير مشروع ضد دولة أخرى أو عدة دول، من شأنه أن يهدد النظام العام للمجتمع الدولي[3].

---

[1]– د. حسنين ابراهيم صالح عبيد، مرجع سابق، ص13.

[2]– د. منى محمود مصطفى، الجريمة الدولية بين القانون الدولي الجنائي والقانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، 1989، ص24.

[3]– د. محمد محي الدين عوض، دراسات في القانون الدولي الجنائي، مرجع سابق، ص461.

وبعض أنصار هذا الإتجاه لا يشترط ذلك، فتتحقق الجريمة الدولية سواء أكانت تستهدف الإضرار بالدول أم بالأفراد، فلا تعد الجرائم التي يرتكبها الأفراد بصفتهم الفردية جرائم دولية، بل يعتبرونها جرائم داخلية[1].

ويدلل أصحاب هذا الإتجاه ـ بنظرتيه ـ على موقفهم، أن المادة الثانية من مشروع تقنين الجرائم ضد الأمن والسلم الدوليين، إشترطت لإضفاء الصفة الدولية على أفعال العدوان المسلح والتهديد والتحضير لاستخدام القوة، وتنظيم العصابات المسلحة، أن تكون ارتكبت بناء على خطة مدبرة من دولة ضد دولة أخرى.

وفي الجرائم التي تحدث اضطرابات في الأمن والنظام العام للمجتمع الدولي، وهو ما يطلق عليها الجرائم ضد أمن وسلامة البشرية كجريمة الإرهاب الدولي يتحقق الركن الدولي فيها بناء على مساهمة أو تشجيع أو تحريض أو تدبير الدولة لها.

أما الجرائم الواقعة أثناء السلم والتي من أهمها جريمة الإبادة، وأعمال التعذيب، والتفرقة العنصرية، فلها طبيعة خاصة، ذلك أنها في الغالب ترتكب ضد طائفة معينة ينتمون إلى عرق أو دين معين، وليس ضد دولة ومع هذا أُعتبرت دولية في ذلك المشروع.

ب) الإتجاه الثاني: يعتمد معيار المصلحة المعتدى عليها، إذ يرى أن الطابع الدولي للجريمة الدولية يتحقق بالنظر إلى السلوك غير المشروع الذي ينطوي على المساس بمصالح وقيم تهم الجماعة الدولية، دون أن يشترط في الفعل أن يكون صادرا من دولة ضد دولة، فالجريمة الدولية، تعد كذلك سواء ارتكبت باسم الدولة أو بناء على طلبها أو بتشجيعها أو برضا منها، أو إذا اقترفها أفراد عاديون يعملون لحساب أنفسهم[2]، وتنشأ المسؤولية الجنائية بصرف النظر عن مساهمة الدولة في الجريمة من عدمه.

وعليه فإن الاعتماد على معيار المصلحة المعتدى عليها، فإن الطابع الدولي محقق في العديد من الجرائم، فالصفة الدولية في جريمة الإرهاب الدولي مثلا تكمن فيما رأته الاتفاقيات الدولية في تهديده

---

[1]– د. محمد محي الدين عوض، مرجع سابق، ص461.

[2]– د. منى محمود مصطفى، مرجع سابق، ص43،56.

للأمن العالمي، وأيضا في تعدد جنسيات المرتكبين، أو في هروب مرتكبي الجريمة إلى دولة غير تلك التي وقع فيها الفعل.

وللوقوف على الصفة الدولية للجريمة، فإنه ينبغي الرجوع إلى القاعدة التجريمية من ناحية، وإلى المصلحة المحمية من ناحية أخرى، فيجب أولا أن يكون مصدر التجريم قاعدة دولية سواء أكانت عرفية أم إتفاقية بغض النظر عن تجريمها بمقتضى تشريع داخلي من عدمه.

فلا يشترط لتوافر الصفة الدولية للجريمة أن يكون معاقبا عليها في القانون الجنائي الداخلي، فهي لا تستمد صفتها الدولية في الأصل من إجماع التشريعات الداخلية على تجريمها، ويجب ثانيا أن يكون السلوك غير المشروع يهدد مصلحة أساسية في المجتمع الدولي[1].

وهذا المعنى نلمسه في تقارير لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة في تقنينها لموضوع المسؤولية الدولية، وموضوع الجرائم ضد الإنسانية.

وإذا كانت الطبيعة القانونية للجريمة الدولية تختلف في بعض الأحكام الخاصة عن الجريمة الداخلية، فهذا ليس معناه أن الجريمة الدولية من طبيعة قانونية مغايرة للجريمة الداخلية، وإنما هذا الاختلاف راجع إلى ظروف المجتمع الدولي الذي لم يصل في درجة التنظيم والاستقرار للمفاهيم القانونية مثلما وصل إليه المجتمع الداخلي، بحيث صار الاعتداء على مصالحه وقيمه الأساسية يشكل خطرا دوليا تتضافر جميع الدول من أجل مكافحته، مهما تنوعت وتعددت الجرائم، سواء اختص بها التشريع الداخلي أم لم يختص[2].

فحماية الإنسان على المستوى الدولي تعد مصلحة أساسية للمجتمع الدولي، وأي اعتداء على حياته يعد اعتداء على قيم أساسية تهم المجتمع الدولي ويكتسب منها الفعل المجرم صفة الدولية.

ونخلص مما سبق، أن الطابع الدولي للجريمة يتحقق، إما لأن دولة ما هي من أتى الفعل غير المشروع وإما بالنظر لجسامة الفعل غير المشروع ومساسه بمصلحة دولية محل حماية جنائية دولية

---

[1]– د.سالم محمد سليمان الأوجلي، أحكام المسؤولية الجنائية عن الجرائم الدولية في التشريعات الوطنية، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع،ليبيا، 2000، ص32.

[2] – د. محمد عبد المنعم عبد الغني، مرجع سابق، ص172.

حتى ولو أتى هذا الفعل رد ولحسابه الخاص متى كان ذلك ثابتا في إتفاقية دولية تضفي على الفعل هذا الطابع الدولي.

فالاعتداء على الأمن والسلم الدوليين يشكل خطرا دوليا تسبغ عليه الصفة الدولية، والاعتداء على المصالح الاقتصادية والاجتماعية للمجتمع الدولي يكسب الفعل المجرم الصفة الدولية.

كما أن الإعتداء على وسائل المواصلات التي تعتبر وسيلة الانتقال بين الدول، وتبادل العلاقات الدولية، فإن الإضرار بها يعوق مصلحة أساسية تهم الجماعة الدولية في الإتصال وتبادل المعلومات ونقل البضائع، وبالتالي فإن أي إعتداء على الملاحة البحرية أو استخدام العنف ضد الطائرات، أو قطع الكابلات البحرية تكون جرائم دولية لوقوعها على مصلحة أساسية ذات اهتمام دولي.

2.2.1.1.1. ذاتية الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

يُقصد بذاتية الجريمة الدولية تمييزها عن غيرها من الجرائم الجنائية التي تختلط وتشتبه بها مما يخرجها عن نطاقها، إذ ليس من شأنها إحداث الأثر الذي تحدثه الجريمة الدولية والمتمثل في العدوان على المصالح التي تهم المجتمع الدولي بأسره[1].

لذلك سوف نبحث في الجرائم الماسة بالملاحة البحرية، وعن غيرها من الجرائم لمعرفة أوجه الشبه والاختلاف.

أولا) الجرائم الماسة بالملاحة البحرية والجرائم الداخلية:

يُلاحظ أن ثمة تشابه بين الجريمة الدولية والجريمة الداخلية، حيث أن كلاهما من شأنه الإخلال بالنظام العام في المجتمع، وذلك عن طريق ارتكاب الأفعال التي يجرمها القانون الجنائي، وكلاهما يرتكب من الشخص الطبيعي، الذي يُسأل عنها مسؤولية جنائية، ويُوقع عليه الجزاء الجنائي المقرر لها[2].

---

[1]– د. محمد عبد المنعم عبد الغني، مرجع سابق، ص173.

[2]– د. فتوح الشاذلي، مرجع سابق، ص214.

وتخضع الجريمة الماسة بالملاحة البحرية مثل الجريمة الداخلية للمبادئ العامة في القانون الجنائي، من حيث ضرورة توافر الركن المعنوي لقيام المسؤولية الجنائية، وشخصية المسؤولية الجنائية[1].

وإذا كان الأمر كذلك، فيُلاحظ أن ثمة فوارق جوهرية بين الجريمة الدولية والجريمة الداخلية، ذلك أن العقاب في الجريمة الدولية يوقع باسم المجتمع الدولي، عن طريق المحاكم الدولية الخاصة(مثل محاكم نومبورج وطوكيو في الماضي، أو محاكم يوغسلافيا ورواندا في الوقت الحاضر والمحكمة الدولية المشكلة للتحقيق في اغتيال الحريري في لبنان)، أو المحاكم الدائمة(المحكمة الجنائية الدولية) أو المحاكم الوطنية عندما تتولى محاكمة المتهم بجريمة دولية طبقا للقانون الدولي أو تطبيقا لنصوص القانون الداخلي.

أما العقاب في الجريمة الداخلية، فإنه يوقع باسم المجتمع الوطني وتصدر الأحكام باسم الشعب من المحاكم الوطنية التي تطبق قانون العقوبات الوطني على مرتكب الجريمة، ويستوي أن تكون الجريمة داخلية بحتة، أو جريمة دولية أدرجها المشرع الوطني في قانون العقوبات الداخلي[2].

ويرى الأستاذ الدكتور فتوح الشاذلي أن القانون الدولي الجنائي يحدد الجريمة الدولية ويقرر العقاب عليها، أما الجريمة الداخلية، فإن القانون الجنائي الوطني ينص عليها، ويحدد أركانها والعقاب المقرر لها، ومن ثمة فإن القانونين قد يشتركان في تجريم الفعل ذاته، وذلك إذا نص المشرع الوطني في التشريع الجنائي الداخلي على تجريم بعض الأفعال المحرمة في القانون الدولي أو عندما يقرر تطبيق أحكام القانون الدولي بصدد جرائم معينة، ومع ذلك يظل مصدر التجريم في الجريمة الداخلية هو القانون الوطني الذي قد يقتبس بعض أحكام القانون الدولي الجنائي، فيضفي عليها قوة التشريع الداخلي[3].

كما أن الدولة قد تلتزم بأحكام معاهدة دولية تقرر تجريم بعض الأفعال وحينئذ تصبح هذه المعاهدة جزءا من القانون الوطني، أو يقوم المشرع الوطني بإدخال الأفعال التي تجرمها النصوص

---

[1]– د. فتوح الشاذلي، مرجع سابق، ص214.

[2]– د.صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص4.

[3] - د. فتوح الشاذلي، المرجع السابق، ص215.

الدولية في القانون الوطني بنصوص تشريعية تصدر لهذا الغرض، وفي كل هذه الأحوال يظل القانون الداخلي هو المصدر الرسمي المباشر لنصوص التجريم داخل الدولة[1].

ويلاحظ أن الصفة غير المشروعة للفعل تعد ركنا أساسيا لازما لقيام الجريمة الدولية أو الجريمة الداخلية، أما مصدر الصفة غير المشروعة فهو القانون الدولي الجنائي في الجريمة الدولية والقانون الجنائي الوطني في الجريمة الداخلية، سواء اتفق القانون الداخلي مع القانون الدولي أو اختلف عنه في تحديد الأفعال غير المشروعة.

كما تختلف الجريمتان في بعض أحكام المسؤولية الجنائية، ففي الجريمة الدولية يقبل الدفع بجهل القانون المؤثم للفعل، وذلك نتيجة للطبيعة العرفية للقانون الدولي الجنائي ـ في أغلبه ـ وعدم وضوح فكرة الجريمة الدولية على نحو كافٍ[2].

أما الجريمة الداخلية فلا يقبل من المتهم الدفع بجهل القانون الذي يجرم الفعل المرتكب، وإن جاز له أن يدفع بعدم علمه بواقعة يترتب على الجهل بها انتفاء القصد الجنائي.

والجريمة سواء كانت داخلية أم دولية ترتكب من قبل الشخص الطبيعي، ففي الجريمة الدولية يصدر عن فرد باسم الدولة أو بتشجيع أو رضا منها، ويكون منطويا على مساس بمصلحة دولية محمية قانونا. أما الجريمة الداخلية يرتكبها الشخص الطبيعي باسمه ولحسابه، وتنطوي على المساس بمصلحة داخلية يحميها ذلك القانون.

إذن فالركن الدولي هو الذي يميز بين الجريمة الدولية والجريمة الداخلية[3].

نستخلص مما ذكر آنفا أن الجرائم الماسة بالملاحة البحرية ليست جرائم داخلية، لأنها ترتكب في أعالي البحار ولا تخضع هذه المناطق لسيادة أي دولة، وبالتالي لا تدخل في اختصاص أي قانون وطني، إلا أن الواقع غير ذلك، حيث تختص دولة علم السفينة الحربية بالقبض والتفتيش والتحقيق والمحاكمة، وذلك لعدم إدراج هذه الجرائم في اختصاص المحكمة الجنائية الدولية.

---

[1] – د.فتوح الشاذلي، مرجع سابق، ص214، 215.

[2] - د. حسنين عبيد، مرجع سابق، ص8

[3] –د.فتوح الشاذلي، المرجع السابق، ص215.

ثانيا) الجرائم الماسة بأمن الملاحة البحرية والجرائم السياسية:

تعتبر الجريمة السياسية في الأصل جرائم عادية، إلا أنها تكتسب صفة الجريمة السياسية لكون الدافع إلى ارتكابها سياسي أو لاتصالها بحركة ثورية كارتكاب جريمة قتل لغرض سياسي وجريمة سرقة أسلحة لاستخدامها في الثورة أثناء قيامها[1].

كما يقصد بالجريمة السياسية عدوان على النظام السياسي للدولة كنظام الحكم أو السلطات العامة والحقوق السياسية للمواطنين[2].

وهناك اتجاهان مختلفان في تحديد الجريمة السياسية عن غيرها من الجرائم:

أ) الإتجاه الأول: هو الإتجاه الموضوعي وهو ينظر إلى موضوع الجريمة ونوع الحق المعتدى عليه، وطبقا لهذا الإتجاه لا تعد الجريمة سياسية إلا إذا كانت موجهة إلى نظام الدولة السياسي وللمصالح والحقوق السياسية للأفراد، وبالتالي فالجريمة السياسية لا تهم إلا الدولة التي ارتكبت في حقها الجريمة.

وقد اعترف المؤتمر الدولي لتوحيد قانون العقوبات الذي انعقد في كوبنهاجن عام 1935 بهذا الإتجاه، حيث اعتبر الجريمة سياسية إذا وجهت ضد تنظيم الدولة أو ضد مباشرة مهامها أو ضد ما يتصل بذلك من حقوق.

ب) والإتجاه الثاني: هو إتجاه شخصي، ينظر هذا الإتجاه إلى غرض الجاني من ارتكاب الجريمة فعلا، فلا تعد الجريمة سياسية إلا إذا كان غرض الجاني منها سياسيا. ذلك أن المجرم السياسي يحاول تغيير البنيان التنظيمي للدولة، وهو بالتالي لا يقصد سوى المساس بالسيادة الداخلية للدولة دون أن يتعدى نشاطه دولة أخرى[3].

يعاب على هذا الإتجاه اعتداده بالباعث لتحديد مدلول الجريمة السياسية والباعث لا يدخل طبقا لمبادئ القانون الجنائي في تحديد كيان الجريمة.

---

[1] –د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية عشر، منشأة المعارف، الاسكندرية، الطبعة الثانية عشر، 1995، ص270.

[2] –د. فتوح عبد الله الشاذلي، مرجع سابق، ص218.

[3] – نفس المرجع، ص218، 219.

وتختلف الجريمة السياسية عن الجريمة العادية في غالبية التشريعات الجنائية حيث تقرر معاملة خاصة للمجرم السياسي من حيث تخفيف العقوبات المقررة للجريمة السياسية، أو اختصاصها بنظام للتنفيذ متميز عما هو مقرر لمرتكب الجرائم العادية، أو إلغاء عقوبة الإعدام في الجرائم السياسية، أو غير ذلك من الخصوصيات التي يقررها التشريع الداخلي لكل دولة[1].

وقد استقر العرف الدولي على مبدأ عدم جواز تسليم المجرمين السياسيين، وهو مبدأ عالمي نصت عليه كافة الدساتير المعاصرة[2].

أما الجرائم الدولية فلا تفرض معاملة خاصة للمجرمين وذلك لأنها جرائم خطيرة تمس المجتمع الدولي بأسره وبالتالي يجوز التسليم فيها[3]، وهذا ما أكدته التوصية الرابعة للمؤتمر الأول للجمعية المصرية للقانون الجنائي عام 1987، حيث أجازت التسليم في الجريمة الدولية سواء بالنسبة للأجانب أو المواطنين[4].

أضف إلى ذلك أن فكرة الجريمة السياسية، تظل دائما فكرة نسبية في الزمان والمكان عن مفهوم الجريمة العادية، ففي الماضي كان المجرم السياسي من أعداء المجتمع الذين يستحقون أشد العقوبات، وكانت الجرائم السياسية تعد عدوانا على ذات نظام الحكم.

أما في الوقت الحاضر فإن الإتجاه يبدو واضحا في تضييق نطاق الجريمة السياسية، ويرجع السبب في ذلك إلى تستر كثير من المجرمين خلف القناع السياسي لإخفاء بواعثهم الإجرامية، بالإضافة إلى خطورة بعض الجرائم التي يراد إضفاء الطابع السياسي عليها، وهي جرائم تهدف إلى إشاعة الفوضى والاضطراب داخل المجتمع.

ويتجلى الإختلاف بين الجريمة السياسية والجريمة الواقعة على الملاحة البحرية من عدة نواح منها أن الجريمة الماسة بالملاحة البحرية يقررها القانون الدولي الجنائي، وتنطوي على خرق للنظام

---

[1] – د. فتوح عبد الله الشاذلي، مرجع سابق، ص219

[2] – د. حسنين إبراهيم عبيد، مرجع سابق، ص9،10.

[3] – د.فتوح الشاذلي، المرجع السابق، ص222.

[4] – د. محمد عبد المنعم عبد الخالق، مرجع سابق، ص109.

العام الدولي، في حين أن الجريمة السياسية تتحدد على ضوء أحكام القانون الجنائي الوطني، وتتعلق بصميم السيادة الداخلية للدولة، فقصد المجرم السياسي تغيير نمط الحكم للدولة وفق ما يريد.

كما أن الجرائم الماسة بالملاحة البحرية لا تفرض معاملة خاصة لمرتكبيها، لأنها جرائم خطيرة ضد السلام الدولي أو الإنسانية، ولذلك لا يمتنع تسليم المجرم الدولي، في حين أن العرف الدولي استقر على عدم جواز تسليم المجرمين في الجرائم السياسية.

وتحدد المسؤولية الجنائية عن الجريمة الدولية من قبل القضاء الدولي أو الوطني، أما الجريمة السياسية فإن القضاء الوطني هو الذي يحدد المسؤولية[1].

والجدير بالذكر أنه إذا كانت الجريمة الدولية مرتبطة بجرائم أخرى ذات طبيعة وطنية سياسية، فإن كلا منهما يعد منطويا على عدد من الجرائم السياسية الداخلية، ويعد مقترفوا تلك الجرائم مجرمين عاديين، ويُسأل الذين أُمروا بارتكاب الجريمة الدولية باعتبارهم مساهمين فيها من ناحية، وفي الجرائم السياسية من ناحية اخرى.

ثالثا) الجرائم الماسة بالملاحة البحرية والجرائم العالمية:

الجرائم العالمية هي جرائم ذات طبيعة خاصة، ترتكبها عصابات دولية تتكون من مجموعة محترفين للإجرام من مختلف الجنسيات ينفذون جرائمهم على نطاق عالمي دون التقيد بحدود دولة ما[2].

وقد استخدم الفقه الجنائي مصطلح الجريمة العالمية بهدف تجريم كافة التصرفات المنافية للأخلاق، والتي تنطوي في الوقت ذاته على عدوان على القيم الأساسية في النظام الإجتماعي في كل دولة متمدينة، ومن هذه القيم احترام حقوق الإنسان وحرياته الأساسية[3].

ومن أجل مكافحة الأفعال والتصرفات التي تشكل عدوانا على هذه القيم نشأت فكرة القانون الجنائي العالمي. وتتعاون الدول في مكافحة الجرائم العالمية عن طريق الإتفاقيات الدولية التي تضع الشروط التي تنتهجها قوانين العقوبات الداخلية للدول الأطراف في العقاب على هذه الجرائم.

---

[1] – د. فتوح الشاذلي، مرجع سابق، ص221.

[2] – د. فائزة يونس الباشا، مرجع سابق، ص60.

[3] – د. حسنين عبيد، مرجع سابق، ص10

كما تعنى المنظمات الدولية بعقد الإتفاقات التي يهدف من ورائها حث الدول على توحيد القواعد الموضوعية والإجرائية الخاصة بها، من أجل تعزيز التضامن بين الدول في القضاء عليها والقبض على مرتكبيها[1].

ويمكن القول عن الجرائم العالمية أنها جرائم تهم الإنسانية كلها، ويكون من مصلحة كل دولة أن تحاصرها، للحفاظ على كيانها وتدعيم القيم الأخلاقية السائدة فيها، لذلك يُقال عن هذه الجرائم أنها تدخل في إطار ما يُطلق عليه قانون العقوبات العالمي وليس القانون الدولي الجنائي، وذلك لأنها لا تعد جرائم دولية وإنما جرائم عادية حتى ولو ورد النص عليها في إتفاق أو معاهدة دولية[2].

وتختلف الجريمة العالمية عن الجريمة الوطنية في أن هذه الأخيرة ترتكب داخل الدولة، بينما الجريمة العالمية تكون في الغالب ذات طبيعة دولية، لأنها من أفراد يزاولون نشاطهم الإجرامي في عدة دول، ومع ذلك فإن ارتكاب الجريمة في أقاليم دول متعددة، لا ينفي عنها أنها جريمة من جرائم القانون الداخلي، تختص بالعقاب عليها المحاكم الوطنية ويطبق عليها القانون الوطني[3].

وعلى هذا يمكن القول بأن الجرائم الماسة بالملاحة البحرية جرائم جنائية عالمية يرتكبها الأفراد بدوافع معينة، لكن إذا مُورست هذه الجرائم من قبل دولة ضد دولة أخرى، أو ارتكبها أفراد عاديون بتشجيع من الدولة أو بمساندة منها أو بإسمها ولحسابها، توافر لها الركن الدولي و إن أمكن اعتبارها في هذه الحالة جرائم دولية.

والجرائم العالمية تخضع لمبدأ الإختصاص العالمي للقضاء الوطني، ذلك أن فكرة الجريمة العالمية لم تظهر إلا من أجل جعل الإختصاص بالمحاكمة عنها لكل دولة، أيا كانت جنسية مرتكب الجريمة أو مكان ارتكابها. وذلك بهدف توحيد القواعد التي تسري عليها في قوانين مختلف الدول، حتى

---

[1] –د. فتوح الشاذلي، مرجع سابق، ص224.

[2] – من بين الجرائم التي تأخذ الصفة الدولية عن طريق الإتفاقيات: جريمة القرصنة البحرية، جريمة خطف الطائرات، جريمة تلويث مياه البحار، جريمة الإتجار بالرقيق، جريمة حجز الرهائن، أنظر في ذلك: د.عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص61.

[3] – د. فتوح عبد الله الشاذلي، المرجع السابق، ص224.

لا يصطدم التعاون الدولي في مكافحتها بالقواعد الوطنية، إذا ما إختلفت عن القواعد التي تقررها الإتفاقات الدولية في خصوصها[1].

كما أن القانون الذي يتولى العقاب على جرائم الملاحة البحرية كجريمة عالمية هو القانون الجنائي لكل دولة، وطالما أن هذه الجريمة مجرمة في جميع قوانين العقوبات في الدول المتمدينة، فإن القانون العقابي العالمي أي قوانين عقوبات الدول جميعها تعاقب عليها.

رابعا) الجرائم الماسة بالملاحة البحرية والجريمة المنظمة:

تُعرف الجريمة المنظمة بأنها:«سلوك إجرامي يتسم بالتنظيم والإحتراف والإستمرارية، ويحكم بطريقة جيدة من خلال نظام إداري هيكلي صارم، ويعمل به أفراد محترفون لهم أهداف إجرامية تنفذ بحرفية شديدة، ويسعى دائما إلى الحصول على الربح والنفوذ السياسي من خلال استخدام العنف والترهيب، وتتسع دائرة نشاطه ومجال عمله على المستوى الوطني والإقليمي و الدولي[2]» .

كما تُعرف أيضا بأنها:« مؤسسة إجرامية ذات تنظيم هيكلي مندرج يتسم بالثبات والإستقرار، تمارس أنشطة غير مشروعة بهدف الحصول على المال مستخدمة العنف والتهديد والترويع والرشوة لتحقيق هذا الهدف، وذلك في سرية تامة لتأمين وحماية أعضائها»[3].

وبناء على ما تقدم من عرض التعاريف للجريمة المنظمة تتجلى لنا خصائصها، منها ما هو تقليدي، ومنها ما هو مستحدث.

---

[1]– د. فتوح عبد الله الشاذلي، مرجع سابق، ص227.

[2]– د. أحمد إبراهيم مصطفى سليمان، مرجع سابق، ص111.

[3]– د. هدى حامد قشقوش، الجريمة المنظمة– القواعد الموضوعية والاجرائية والتعاون الدولي– ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2000 ، ص18.

فتتمثل الخصائص التقليدية للجريمة المنظمة في التخطيط[1]، الإحتراف[2]، تحقيق الربح المالي[3]، الإستمرارية[4]، التعقيد[5]، استخدام العنف أو التهديد به[6]، البناء الهرمي المتدرج[1].

---

[1]– التخطيط: تعتمد الجريمة المنظمة بالدرجة الأولى على التخطيط، ذلك أنها لا تعتمد على عمل شخص بذاته بل على عمل جماعي يقوم على تقسيم الأدوار بدء من الإعداد حتى التنفيذ واستخدام أحدث الوسائل، لمزيد من التفصيل أنظر في ذلك: لواء د. نشأت عثمان الهلالي، الجريمة الدولية، مجلة مركز بحوث الشرطة، أكاديمية الشرطة، القاهرة، العدد الحادي عشر، جانفي 1997، ص80.

[2] – إن احتراف الجريمة هو أعلى مستويات السلوك الإجرامي وأخطرها بالنظر لما يمتلكه محترفو الجريمة من مهارة وقدرة فائقة ودناءة أثناء تنفيذه لأي عمل إجرامي، وقد يظل المجرم المحترف فرديا يعمل لحساب نفسه، وقد يؤسس أو ينضم إلى عصابة إجرامية كبيرة أو صغيرة، وقد تكون هذه العصابة على نطاق دولي. أنظر: فائزة يونس الباشا، مرجع سابق، ص9.

وقد يصل احتراف أعضاء المنظمات الإجرامية إلى حد التخصص في نشاط معين، فنجد منظمات إجرامية فرعية مختصة بالسرقة، وأخرى بترويج المخدرات أو القتل والارهاب أو الاختطاف وغيرها، لمزيد من التفاصيل أنظر: فائزة يونس الباشا، نفس المرجع، ص10.

[3] – تهدف الجريمة المنظمة أساسا إلى تحقيق الربح المالي إلى جانب أهداف أخرى قد تكون سياسية، والأرباح الطائلة التي تحققها على مستوى الدول لا تقدر. ولا توجد إحصائيات مؤكدة، ولكن بعض الخبراء الدوليين يؤكدون أن مبلغ 300إلى 500 بليون دولار في العالم هي حصيلة الأموال غير المشروعة العائدة من الجريمة المنظمة، أنظر في ذلك د. هدى حامد قشقوش، مرجع سابق، ص24.

[4] – تتميز الجريمة المنظمة بطابع الإستمرارية والثبات لفترة طويلة من الزمن لا تنتهي بمجرد نهاية رئيسها أو انتهاء عضوية فرد من أفرادها ولكنها تستمر وتنتقل الزعامة إلى فرد آخر منها تكون له قدرة السطو والسيطرة، وأنشطتها الاجرامية لا تتوقف نتيجة لكشف عملية ما أو مواجهة من جانب الدولة، ويصعب ايقافها حتى على المستوى الدولي، ومن أمثلة هذه المنظمات الاجرامية المافيا الايطالية، الامريكية والمافيا الروسية، أنظر في ذلك: د.صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص53.

[5]– التعقيد هو شرط من شروط التنظيم، إذ يجد المجرمون في ظله مجالا رحبا لاختيار الأساليب التي تساعدهم على تجاوز القانون، وهم فيما يفعلون لا يشعر أحد بحقيقة ما يقومون به، ويخفون تصرفهم المنافي للمشروعية بأعمال تبرز في ظاهرها على أنها أعمال مشروعة، إلا أن ذكاءهم وخبرتهم مكنتهم من اقتطاف ثمرات مستعجلة تكون وسيلتهم إلى الكسب السريع، أنظر في ذلك د. أحمد إبراهيم مصطفى سليمان، الارهاب والجريمة المنظمة، مرجع سابق، ص123.

[6] – التخويف والترويع وإرهاب الآخرين أحد الأساليب المهمة في عمل عصابات الجريمة المنظمة، فوسائل ممارسة الأنشطة الاجرامية عن طريق العصابات المنظمة متعددة كما يغلب عليها العنف والتهديد لترويع الآخرين وإرهابهم وممارسة الضغوط عليهم للسيطرة وتحقيق ما ترمي الجماعات إليه من أهداف إجرامية. أنظر تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عن الأعمال التحضيرية للمؤتمر الوزاري العالمي بشأن الجريمة المنظمة الذي عقد في نابولي بايطاليا في الفترة من 24– 26 أكتوبر 1994، الوثيقة رقم(E /C N/15 /1994/4)

أما الخصائص المستحدثة تتجلى في المزج بين الأنشطة غير المشروعة والمشروعة[2]، الدخول في تحالفات استراتيجية[3]، احتكار السلع والخدمات[4]، الجريمة المنظمة بلا حدود[5].

وتعد الجريمة المنظمة إحدى أهم صور الجرائم ذات البعد الدولي، لذلك لم ينفرد القانون الجنائي الوطني ببيان الأحكام الخاصة بهذه الطائفة من الجرائم، التي نجد أساسها في القانون الدولي الذي تكفل بتحديد الأحكام المتعلقة بمكافحة الجرائم الدولية، والجرائم ذات البعد الدولي على حد سواء، خاصة بعد أن أصبح من صميم اهتماماته تحقيق العدالة الجنائية ومكافحة الجريمة وحماية حقوق الإنسان وحرياته الأساسية في إطار الشرعية القانونية والإجرائية[6].

كما أن السلوك في الجريمة المنظمة هو ذاته الذي يتخذ عند تنفيذ بعض الجرائم الواقعة على الملاحة البحرية، كالقرصنة على السفن في أعالي البحار، وذلك بقصد الحصول على ما تحتويه تلك

=[1] – باعتبار الجريمة المنظمة تعتبر شكلا خاصا من أشكال الجريمة الجماعية، فينبغي لتوافرها وجود جماعة من الأشخاص تتعاون على ارتكاب أنشطة إجرامية، أي لا بد من تعدد الجناة، ويطلق على هذه الجماعة تسميات متعددة منها التنظيم الإجرامي أو المؤسسة الإجرامية، أنظر في ذلك: د. فائزة يونس الباشا، مرجع سابق، ص75.

[2] – تلجأ جماعات الجريمة المنظمة إلى تملك مشروعات مشروعة جنبا إلى جنب مع نشاطها غير المشروع، سواء جاء هذا التملك بطرق مشروعة أم غير مشروعة ، وبدخول الجريمة المنظمة في مجال المشروعات المشروعة، فإنها تجلب معها أساليب وطرق الجريمة المنظمة في العمل للوصول إلى أهدافها، التي تتضمن عادة السيطرة والاحتكار وإبعاد المنافسين وإرهابهم. أنظر في ذلك: د. أحمد ابراهيم مصطفى سليمان، مرجع سابق، ص125.

[3] – تدخل المنظمات الاجرامية في تحالفات استراتيجية لتكفل حماية نشاطها في الدول الخاضعة لسيطرة تنظيم إجرامي آخر، كما تعمل على تنظيم عمليات التسويق والتوزيع، لما تنتجه من مواد غير مشروعة (المخدرات، النقد المزيف) أو مشروعة لم تستوف الشروط القانونية الخاصة بالاستيراد أو التصدير، علاوة على إتمام عمليات غسيل الأموال المتأتية من مصادر محظورة والسيطرة على الأنشطة الخدمية غير المشروعة منها القمار، الدعارة، أنظر في ذلك: د. فائزة يونس الباشا، المرجع السابق، ص75.

[4]– وهي صفة مميزة للجريمة المنظمة، إذ أن جماعات الاجرام المنظم لا تسمح لغيرها بالمنافسة من أجل إحكام السيطرة على الانشطة التي تمارسها خاصة التي تسمح طبيعتها بالاحتكار، أنظر في ذلك: د. أحمد إبراهيم مصطفى سليمان، المرجع السابق، ص126.

[5] – إذ لا وجود للحدود الجغرافية في الجريمة المنظمة خاصة الالكترونية، وهذه الخاصية تمكنها من سهولة التواصل والمرونة في تنفيذ العمليات الاجرامية و الصفقات وغسيل الاموال. أنظر في ذلك: د. أحمد إبراهيم مصطفى سليمان، نفس المرجع، ص126.

[6] – د. فائزة يونس الباشا، المرجع السابق، ص163.

السفن من أموال أو عتاد، أو بقصد الضغط على ركابها للحصول على فدية كبيرة، وكذلك جرائم تهريب المخدرات والأسلحة عبر البحار إلى الدول التي فيها نزاعات داخلية[1].

وأهم ما يميز الجرائم الواقعة على الملاحة البحرية والجريمة المنظمة المصدر الذي تستمد منه صفة عدم المشروعية، فالجرائم الماسة بالملاحة البحرية تستمد عدم المشروعية من قواعد القانون الدولي العام، ممثلة في المعاهدات والإتفاقيات الدولية، أما الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية فتستمد عدم المشروعية من التشريع الوطني سواء في قانون العقوبات أو القوانين المكملة له، وتعتبر من الجرائم الداخلية، غاية الأمر أن الجريمة تستمد صفة عبر الحدود الوطنية عندما تقع على أقاليم أكثر من دولة.

ويوسع من نطاق الجريمة المنظمة العابرة للحدود، فيجعلها تشمل الجرائم التي يرتكبها مجرمون ينتمون إلى جنسيات مختلفة أو ضد مجني عليهم من دول متعددة، أو يستخدم وسائل أجنبية كما في حالة ارتكاب الجريمة بواسطة شركة تجارية مقرها في الخارج[2].

ورغم هذا التمييز يُلاحظ أن ثمة تشابه بين الجريمة المنظمة والجرائم الواقعة على الملاحة البحرية، سواء من حيث الأساس الذي تقوم عليه كليهما والمتمثل في تحقيق مكاسب مادية أو سياسية بوسائل غير مشروعة وخروجها على الشرعية والقانون، أو سواء من حيث استخدام العنف والإرهاب ضد الأفراد والجماعات والحكومات لتحقيق أهدافهم الإجرامية.

كما تتشابه أيضا في ارتباطهما ببعض الجهات والقوى المعروفة بدعمها للإرهاب والإجرام المنظم دوليا، واستثمارها هذا الدعم لصالح حركاتها في مجال التمويل والتدريب والتمركز والإنطلاق، والإعتماد المتبادل بين الجماعات الإرهابية وبين الجماعات المنظمة في سبيل تحقيق مخططاتهم وأهدافهم الإجرامية، حيث تلجأ الجماعات الإرهابية للاستفادة من المخططات الإجرامية للعصابات المنظمة والاغتيالات وخطف الرهائن، وتهريب المخدرات والأسلحة والمتفجرات[3].

2.1.1. نطاق الحماية الدولية للملاحة البحرية

---

[1] –د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص54.

[2] – نفس المرجع، ص55.

[3] – نفس المرجع، ص55،56.

لا يعد إقليم الدولة المكان الوحيد الذي يُمارس عليه أفراد المجتمع نشاطهم، بل إنهم في جميع العصور تجاوز الناس حدود بلادهم، وتنقلوا بين الأقاليم الأجنبية وزادت حدة هذا التنقل في القرن العشرين تحت تأثير التبادل التجاري عبر البحار في ضوء تقدم وسائل النقل البحرية العملاقة.

وقد انعكست سهولة هذا الانتقال من إقليم إلى آخر على أساليب الجريمة، فاتخذت صورا جديدة في النطاق الدولي، وبدأت أعمال المجرمين تتخذ مظاهر دولية، فالعصابات الاجرامية الدولية أصبحت تمارس إجرامها في أكثر من منطقة في البحر. وهنا يثور التساؤل عن مدى نطاق الحماية؟ ومدى حدود تطبيق القانون الدولي الجنائي على الجرائم الماسة بالملاحة البحرية؟

وإجابة عن هذا التساؤل ارتأينا تقسيم المبحث إلى مطلبين، نحدد من خلالهما نطاق الحماية الدولية للملاحة البحرية في مختلف المناطق البحرية الخاضعة منها لسيادة الدولة الساحلية، والمناطق غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية.

1.2.1.1. المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

يُقصد بالمناطق البحرية "كل المساحات البحرية التي تتعلق بسطح البحر وقاعه وما تحت قاعه" والتي تخضع لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982[1]، ويمكن تقسيمها إلى منطقتين بحريتين، مناطق بحرية خاضعة للسيادة الكاملة للدولة الساحلية وتتمثل في المياه الداخلية، المياه الأرخبيلية، البحر الإقليمي.

ومناطق بحرية تمارس الدولة الساحلية عليها مجموعة سلطات واختصاصات سيادتها وتتمثل في المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري.

ونتطرق لكل منطقة في فرع مستقل.

1.1.2.1.1. المناطق البحرية الخاضعة للسيادة الكاملة للدولة الساحلية

[1] –د. محمد عزت، مرجع سابق، ص139، وأنظر أيضا: Jean.Maurice Arbour, droit international de l' environnement, Édition Yvon Blais Inc, 2006, p312.

وتضم هذه المناطق: المياه الداخلية، المياه الأرخبيلية، البحر الإقليمي.وسنتناول كل منطقة بالتفصيل فيمايلي:

أولا) المياه الداخلية:

عرّفت الفقرة الأولى من المادة الثامنة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 المياه الداخلية بأنها« المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي»، ويعرفها الفقه بأنها:« تلك الأجزاء المائية التي تتغلغل في إقليم الدولة وتتداخل فيه دون أن تتجاوز حدودها الإقليمية»[1].

وبالتالي فإن المياه الداخلية تشمل الموانئ والأحواض البحرية والخلجان والأنهار والبحيرات الداخلية والمياه الأرخبيلية التي تقع في الدول الأرخبيلية و المياه المحصورة في التعاريج الساحلية الواقعة بين الشاطيء و بين خطوط الأساس المستقيمة التي يقاس منها ابتداء البحر الإقليمي.[2]

كما نصت المادة الثانية في فقرتها الأولى من ذات الاتفاقية فإن هذه المياه تخضع لتمام سيادة الدولة الساحلية، و بالتالي يحق للدولة الساحلية أن تمنع السفن الأجنبية من دخولها إلا في الحالات الاستثنائية كحالة الضرورة الملحة مثل لجوء السفن الأجنبية إلى مواني الدولة الساحلية هروبا من الرياح أو الأعاصير الشديدة أو في الحالات المحددة والنادرة التي يطبق فيها حق المرور البريء على المياه الداخلية[3].

---

[1] –د. حسين حنفي عمر، احتجاز و تفتيش سفن القرصنة و الاتجار بالمخدرات و المخالفة لحق المرور البريء(حق الملاحة الدولية بين النظرية و التطبيق) الطبعة الأولى دار، النهضة العربية، 2009، ص58.

[2]– نفس المرجع، ص58.

[3]– يقصد بالمرور البريء: هو الملاحة النشطة المعتادة و المتواصلة للسفن الأجنبية خلال البحر الإقليمي الخاضع لسيادة دولة أخرى، و ذلك بقصد اجتيازه طوليا و بمحاذاة الساحل للاستئناس بأهل البحر و كسب الاطمئنان من أمواج البحر المتلاطمة و ذلك دون الإضرار بسلم و نظام و أمن الدولة الساحلية، انظر في ذلك المواد من 17 إلى 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

ولقد حرص واضعوا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على استخدام تعبير المياه الداخلية بدلا من البحر الداخلي تجنبا للخلط بينها وبين البحر الإقليمي، ومن ثم يجب التفرقة التامة بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي[1].

أما فيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة في المياه الداخلية لدولة ما، فإنه يجب التمييز بين السفن التجارية أو الخاصة[2]وبين السفن الحكومية العامة[3] كالسفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض غير تجارية.

فإذا كانت السفينة تجارية أو خاصة، فإن القاعدة العامة في أنه يحق للدولة الساحلية أن تطبق وأن تفرض قوانينها على الجرائم المرتكبة فوق تلك السفن في أثناء تواجدها في مياهها الداخلية.

إضافة لذلك وكما نصت عليه المادتان 218 و220 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 فإنه يحق للدولة الساحلية أن تباشر إجراءاتها القانونية ضد السفن التجارية المتواجدة في مياهها الداخلية بالنسبة لمخالفات التلوث البيئي المرتكبة في المناطق المائية الأخرى .

ولا يفهم من ذلك أن إختصاص الدولة الساحلية بالنسبة للأعمال المرتكبة على ظهر السفن التجارية المتواجدة في مياهها الداخلية بأنه اختصاص حصري أو إلزامي بل يظل الاختصاص أيضا منعقدا لدولة العلم(ما لم تمارسه مثلا الدولة الساحلية) كما أن الدولة الساحلية يمكنها متى رأت بأن

---

[1]– د. محمد صالح لوجلي الزوى، مرجع سابق ص55.

[2]– السفن التجارية أو الخاصة: هي السفن التي تقوم بنشاط تجاري أو تمارس أنشطة النقل بالمعنى الواسع للأشخاص والبضائع أو حتى للنزهة أو لإجراء أبحاث خاصة و ذلك سواء كانت مملوكة لشركات أو أشخاص أو حتى للدولة، وهي تستهدف ممارسة نشاط تجاري بغية الربح و ليس أداء خدمة عامة للدولة و تخضع لقيادة ربان انظر في ذلك د. حسين حنفي عمر، مرجع سابق،ص118.

[3]– عرفت المادة 29 من اتفاقية قانون البحار 1982: السفن الحربية بأنها سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسميا من قبل حكومة تلك الدولة ويظهر اسمه في قائمة الخدمة المناسبة أو فيما يعادلها و يشغلها طاقم من الأشخاص خاضع لقواعد الانضباط في القوات المسلحة النظامية.

الجرم المرتكب لا يمثل مساسا بنظامها العام، أن تترك التدخل لدولة العلم، وكذلك وكما هو مطبق، فإن الدول الساحلية لا تتدخل بالنسبة للأعمال التأديبية التي يمارسها القبطان ضد طاقم السفينة[1].

أما فيما يتعلق بالسفن الحكومية و العامة، فإن الوضع على خلاف ذلك، حيث تتمتع هذه السفن بحصانة ضد الخضوع للاختصاص القضائي للدول الأجنبية[2]، وبالتالي لا يمكن للدولة الساحلية أن تطبق قوانينها عليها، ولا يمكنها حتى مجرد الصعود على سطحها إلا بعد الحصول على موافقة سلطات دولة العلم أو قبطانها.

كما أن هذه الحصانة تمتد لطاقم السفينة، فلا يمكن للدولة الساحلية إخضاعهم لاختصاصها القضائي بالنسبة للجرائم المرتكبة على ظهر السفينة، أو بالنسبة للجرائم المرتكبة على الساحل أثناء تأدية مهمة رسمية، أو أثناء ارتداء الملابس الرسمية، و جل ما يمكن للدولة الساحلية أن تمارسه ضد هذه السفن هو أن تطلب منها مغادرة مياهها الداخلية فورا[3].

ثانيا) المياه الأرخبيلية:

يُقصد بالأرخبيل مجموعة الجزر وأجزائها، والمياه الواصلة فيها، والتضاريس الطبيعية الأخرى التي تجمعها رابطة وثيقة تجعل من تلك الجزر والمياه والتضاريس الطبيعية الأخرى وحدة جغرافية واقتصادية وسياسية لا تنفصم عراها، أو التي تعتبر كذلك من الوجهة التاريخية[4].

ولم تضع إتفاقية جنيف لعام 1958 تعريفا للأرخبيل، لكن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أوردت في الجزء الرابع منها تحت عنوان الدول الأرخبيلية ليس فقط تعريفا للأرخبيل بل وضعت نظاما قانونيا لها في المواد من 46إلى 54، وعرفت الدولة الأرخبيلية والأرخبيل في المادة 46 فنصت على:"لأغراض هذه الإتفاقية: تعني الدولة الأرخبيلية الدولة التي تتكون كليا من أرخبيل واحد أو أكثر وقد تضم جزرا أخرى.

---

[1]– د. سيف غانم السويدي، مفهوم القرصنة البحرية وفقاً لأحكام القانون الدولي المعاصر، مجلة الأمن والقانون، العدد الثالث، السنة 2010، الرياض، ص192.

[2]– راجع المادة 32 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[3]– راجع المادة 30 من نفس الاتفاقية.

[4] – د. محمد عزت، مرجع سابق، ص141.

يعني الأرخبيل: مجموعة من الجزر بما في ذلك أجزاء من جزر والمياه الواصلة بينها وبين المعالم الطبيعية الأخرى التي يكون الترابط فيما بينها وثيقا إلى حد تشكل معه هذه الجزر والمياه والمعالم الطبيعية الأخرى كيانا جغرافيا واقتصاديا وسياسيا قائما بذاته أو التي اعتبرت كذلك تاريخيا".

وطبقا لهذه المادة تكون الجزر أرخبيلا في حالتين: أن تكون مجموعة الجزر والمياه الواصلة بينها والمعالم الطبيعية مرتبطة ارتباطا وثيقا وقوية ولا يمكن فصلهما عن بعضهم البعض، و أن تكون تلك الجزر اعتبرت لظروف تاريخية معينة أرخبيلا.

كما أن الدولة الأرخبيلية التي ينطبق عليها النظام القانوني المبين في إتفاقية قانون البحار هي التي تتكون كلية من مجموعة من الجزر وأجزاء مثل أندونيسيا والفلبين، أما إذا كانت تنتمي إلى إحدى القارات وتتصل بأرخبيل أو أكثر مثل النرويج والسويد فلا تخضع لهذا النظام[1].

وقد منحت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الدولة الأرخبيلية سلطة تحديد الممرات البحرية والطرق الجوية لمرور السفن والطائرات مرورا متواصلا وسريعا خلال أو فوق مياهها الأرخبيلية، والبحر الإقليمي الملاصق لها، وفي حالة تخلف الدولة الأرخبيلية عن استخدام هذه السلطة يجور للسفن والطائرات في هذه الحالة ممارسة حق المرور في الممرات البحرية والجوية الأرخبيلية خلال الطرق المستخدمة عادة في الملاحة الدولية، وفي كلتا الحالتين تتمتع جميع السفن والطائرات دون تمييز بحق المرور البرئ في هذه الممرات[2].

ويقتصر نطاق المرور الأرخبيلي على حقوق الملاحة والتحليق بالطرق العادية، ويجب أن يكون مرورا متواصلا سريعا بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، ويمتد نطاق هذا الحق ليشمل بالنسبة للسفن: جميع القنوات الملاحية العادية بشرط ألا يكون من الضروري إنشاء طرق جديدة تماثلها في الملاءمة بين نقطتي الدخول والخروج.

وألزمت المادة 54 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 السفن والطائرات أثناء مرورها في المياه الأرخبيلية، أو تحليقها في أجوائها بذات الالتزامات الملقاة على عاتق السفن والطائرات

---

[1] – راجع المادة 1/53، 12 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2] – راجع المادة3،4/53 من نفس الاتفاقية.

أثناء ممارستها لحق المرور العابر في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية والمقررتين في المواد 40،39 على أن أهم جوانب نظام المرور عبر الممرات البحرية هو عدم جواز إيقاف السفن أو الطائرات الأجنبية أثناء ممارستها للمرور العابر على الرغم من أنها تمارس ذلك الحق في مناطق تخضع لسيادة الدولة الأرخبيلية[1].

فإذا حدثت مخالفة للقوانين والأنظمة التي اعتمدتها الدولة الأرخبيلية بشأن مرور عبر المياه الأرخبيلية مرورا عابرا فلا يجوز للدولة الأرخبيلية إيقاف السفن والطائرات أو مباشرة الاختصاص القضائي في مواجهتها، لأن الاختصاص يظل في تلك الأحوال لدولة علم السفينة والطائرة، وكل ما يترتب من أثر في مثل تلك الأحوال هو تقرير مسؤولية دولة العلم طبقا لقواعد المسؤولية الدولية، وهذا هو الحكم الذي يستفاد من إحالة المادة 53 بصدد قوانين الدولة الأرخبيلية إلى نص المادتين42،44 من الإتفاقية واللتان تتعلقان بالمرور عبر المضايق المستخدمة للملاحة الدولية[2].

ثالثا) البحر الإقليمي:

اختلف الفقه الدولي في تعريف البحر الإقليمي، فعرفه البعض بأنه:« شريط المياه المحصورة بين المياه الداخلية من جهة والبحر العالي من جهة أخرى»[3].

كما عرفه آخر بأنه « المياه المحصورة في منطقة معينة أو حزام معين يسمى بالحزام الحدودي أو البحري، والذي يحيط بالدولة، وهكذا يضم جزءً من المياه التي تشمل بعض الخلجان والمضايق »[4].

ويقصد بالبحر الإقليمي تلك المساحة من مياه البحر الملاصق لشواطئ الدولة والممتدة نحو أعالي البحار أي المنطقة البحرية التالية للإقليم البري والمياه الداخلية للدولة الساحلية[5].

---

[1]– د. محسن أفكيرين، القانون الدولي للبحار ، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014، ص175.

[2] – د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص175.

[3]– Gilbert Gidel, le droit international de la mer chateauroux, dalloz, 1932.

[4]– أ. سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة،1994، ص50.

[5]– راجع المادة الأولى من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وقد حددت المادة الثالثة من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 مساحة البحر الإقليمي للدولة الساحلية بمقدار لا يتجاوز 12ميل بحري، حيث نصت على أنه:« لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12ميلا بحريا اعتبارا من خطوط الأساس المقررة وفقا لأحكام هذه الإتفاقية»[1].

ويخضع البحر الإقليمي بما في ذلك مجاله الجوي وقاعه وباطن أرضه للسيادة الكاملة للدولة الساحلية ولا يوجد من تلك السيادة سوى استثناء وحيد وهو حق المرور البرئ للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي[2].

وبالتالي فإن البحر الإقليمي جزء من إقليم الدولة الساحلية، وهذا ما أكدته المادة الثانية من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، حيث يتضح أن واضعي الإتفاقية ينظرون إلى البحر الإقليمي على أنه رقعة من البحار اقتضت اعتبارات معينة منح سلطات الدولة الساحلية المطلة عليها مباشرة تنظيم الملاحة فيها، وهذه الاعتبارات ترجع إلى أهمية المحافظة على المصالح الأمنية والاقتصادية للدولة الساحلية، وهذه المحافظة التي ينبغي إجراؤها في ضوء اعتبارات الصالح العام للجماعة الدولية منعا للتعسف في استعمالها للحق[3].

كما أن تقنين البحر الإقليمي بمساحة لا تتجاوز 12ميلا بحريا يلبي احتياجات أمنية ومتطلبات اقتصادية واجتماعية وسياسية تحرص عليها الدولة الساحلية، ضف إلى ذلك أن البحر الإقليمي من شأنه أن يُكسب سكان الدولة مصدراً للرزق والعمل، والتجارة مع الدول الأخرى.

---

[1]– أثير خلاف قانوني واسع حول عرض البحر الإقليمي حيث لم تتمكن اتفاقية جنيف لعام 1958 من حسمه إلى أن جاءت اتفاقية 1982 بحل قبلته معظم الدول و ذلك في المادتين 3 و 4 اللتين تقضيان بأنه لكل دولة الحق في تحديد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلا بحريا مقاسة من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي.

[2]– راجع المادة 2 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3]– صالح رزق يحي ناجي، مرجع سابق، ص81.

كما يمثل البحر الإقليمي قيمة استراتيجية وسياسية كبيرة للدولة، حيث يجعلها ذات مكانة وموقع يتحكم في طرق المواصلات والتجارة الدولية مما يكسبها ثقلا سياسيًا ومكانة مرموقة في المجتمع الدولي[1].

وقد أقرت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي، إلا أن هذه السيادة ليست مطلقة بل مقيدة بما يُعرف بحق المرور البرئ، الذي يعني أن للسفن التابعة للدول الأخرى غير الدولة الساحلية الحق في أن تعبر البحر الإقليمي، مادام عبورها منه يتسم بالبساطة ولا ينطوي على إهانة للدولة الساحلية أو على إضرار بمصالحها.

والمرور البرئ ليس رخصة تمنح للسفن الأجنبية من جانب سلطات الدول الساحلية، بل هو حق ثابت لها، تتوافر له كل عناصر الحق التكوينية، وجميع خصائصه. وهو حق رتبه العرف المتواتر بين الدول منذ زمن بعيد كما تم تقنينه بموجب الإتفاقيات الدولية كإتفاقية البحار لعام1982[2].

ويترتب على حق المرور البرئ للدولة الساحلية أن تسن ما تراه لازمًا من تشريعات ولوائح تنظم الملاحة والمرور والصيد ومنع التلوث وحماية الصحة[3].

كما أقرت إتفاقية قانون البحار أن مرور سفن الصيد الأجنبية عبر البحر الإقليمي لا يعد بريئًا إذا لم تراع القوانين والأنظمة التي تكون الدولة الساحلية قد وضعتها ونشرتها لأجل تنظيم الصيد في البحر الإقليمي.

وفيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن الأجنبية في البحر الإقليمي فإنه يجب التمييز بين السفن التجارية الخاصة وبين السفن الحكومية العامة، فبالنسبة للسفن التجارية أو الخاصة، فإنه يجب التفرقة أيضا بين الولاية الجنائية وبين الولاية المدنية للدولة الساحلية.

---

[1]– د. حسين حنفي عمر، مرجع سابق، ص103.

[2]– د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص112، د. حسين حنفي عمر، مرجع سابق، ص106.

[3]–راجع المادة 21 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982.

فالولاية الجنائية للدول الساحلية لا يمكن ممارستها من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أية جريمة ارتكبت على ظهر السفن الأجنبية المارة مرورا بريئا في بحرها الإقليمي، إلا إذا توافرت إحدى الحالات التي نصت عليها المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م كحالة :

امتداد نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية: وفي هذه الحالة تنعقد الولاية الجنائية للدولة الساحلية على السفن الأجنبية التي تبحر في مياهها الإقليمية، وذلك باعتبار أن الجريمة التي وقعت على ظهر السفينة لم تنحصر آثارها في السفينة، بل امتدت إلى الدولة الساحلية فانتهكت قوانينها، حيث تجاوزت نتائج الجريمة حيز السفينة ونطاقها المكاني لتمتد إلى مياه الدولة الساحلية التي هي جزء من إقليمها، وتمارس عليه كامل سيادتها، وتخضع الجرائم التي تقع فيها لمبدأ الإختصاص الإقليمي.

لذلك يجوز للدولة الساحلية توقيف السفينة وزيارتها وتفتيشها والقبض على الأشخاص ذوي العلاقة بالجريمة ولو كان ربانها، ولها كذلك إجراء التحقيق وجمع الأدلة، واستجواب الشهود وضبط الأشياء وغير ذلك من كافة سلطات الدولة– كالاستدلال والتحقيق– التي تساعد على الكشف عن الجريمة ومحاكمة مرتكبيها، حيث تختص محاكمها وسجونها بالمعاقبة وتنفيذ العقوبة.

كما تختص الدولة الساحلية بالتحقيق في حوادث التصادم البحري التي تقع على إقليمها المائي إذا ترتب عليها أضرار مادية أو خسائر في الأرواح، وذلك لإخلالها بأمن الملاحة وسلامتها.

إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي: حيث تنطوي هذه الحالة على نوعين من الجرائم هما: الجرائم التي تخل بسلم الدولة الساحلية وأمنها كأن يتم التجسس عليها أو نصب أجهزة تصوير أو تنصت على السفينة أو تقوم بتصوير الدفاعات والمنشآت الحيوية القريبة من الشاطئ أو تحصيناتها لتأمين إقليمها، أو تم تبادل إطلاق نار بين أفراد ركاب السفينة أو طاقمها ترتب عليه إحداث رعب وفزع في المنطقة الإقليمية للدولة الساحلية أو قرب أحد شواطئها[1].

الجرائم التي تمس سلامة الملاحة البحرية وحسن تنظيم المرور في البحر الإقليمي، كإنزال بضائع مهربة أو ركاب أو تحميلهم، ومخالفة قوانين الصحة والجمارك والضرائب والتلوث البيئي.

---

[1]- راجع المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982

إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات الأجنبية: حيث أن آثار الجريمة لم تمتد للدولة الساحلية ولا يوجد مبرر لتدخلها، ولكن تتدخل بناء على رغبة المسؤولين عن السفينة سواء من ربانها للسيطرة على أحداث تخرج عن سيطرته ومقدرته، كأن يعجز عن فض مشاجرة نشبت بين أفراد الطاقم أو بين عدد من المسافرين ينتمون إلى جنسيات مختلفة وبين مسلحين، وبادروا إلى استخدام الأسلحة النارية أو الأسلحة البيضاء، هنا قد يطلب الربان تدخل قوات الأمن للسيطرة على الموقف وإلقاء القبض على الجناة.

وقد تتدخل السلطات بناءً على طلب ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي للدولة الساحلية، وصل الخبر إليهم عن تعرض السفينة لمشكلة عن طريق ربان السفينة أو أي مصدر، وذلك باعتبار أن هؤلاء يمثلون دولة العلم ويملكون التحدث باسمها والتعبير عن إرادتها والتصريح لتلك السلطات بصعود السفينة والسيطرة على الموقف والقبض على الجناة.

إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل: حيث إن جريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات من المواد المؤثرة في العقل تدخل في عداد تصنيف الجرائم الدولية، حيث ترتكب عبر العديد من الدول ولا سيما عبر البحار حيث تحمل السفن بضائع هائلة[1].

وقد كشف الواقع العملي أن الشحنات الكبيرة من المواد المخدرة يتم نقلها عبر السفن حيث تُحمَل هذه الشحنات من دول الإنتاج وتجوب بها البحار لتوزيعها على من يطلبها مستغلة ما خوله القانون الدولي للبحار من حرية الملاحة وحق المرور البرئ عبر مياهها الإقليمية.

ولأجل ذلك عمدت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على تخويل الدول الساحلية الحماية الجنائية، واتخاذ ما يلزم من تدابير تراها مناسبة لمكافحة هذه الجرائم الواقعة في البحر، والقبض على السفن المشبوهة، وبالتالي تبسط هذه الإتفاقية بموجب المادة 17 الفقرة الأولى البند د الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية على السفن الأجنبية.

---

[1] - راجع المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982

ولذا يحق لها مراقبتها وزيارتها وتفتيشها واحتجازها ومحاكمة ركابها ومصادرة المخدرات الموجودة عليها، وذلك إيمانًا من واضعي هذه الإتفاقية بعالمية حق العقاب عن هذه الجريمة، وذلك وفق مبدأ الاختصاص العالمي بالمحاكمة عنها، والذي يعني حق كل دولة في المعاقبة على هذه الجرائم بغض النظر عن جنسية الجاني ومكان ارتكابها.

إذا ارتكبت الجريمة في المياه الداخلية للدول الساحلية[1]، حتى لو تركت هذه السفينة المياه الداخلية، بشرط أن تكون مازالت في البحر الإقليمي للدولة الساحلية[2] ولا يجوز للدول الساحلية أن تمارس ولايتها الجنائية بالنسبة للجرائم المرتكبة على ظهر سفينة أجنبية قبل دخولها للبحر الإقليمي إذا كانت السفينة قادمة من ميناء أجنبي ومارة فقط أو خلال تواجدها على البحر الإقليمي دون دخول المياه الداخلية[3].

ويستثنى من ذلك بعض الحالات التي نصت عليها الفقرة الخامسة من المادة 27 والمتعلقة بالمخالفات المرتكبة في المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو بتلك المتعلقة بحماية البيئة البحرية و المحافظة عليها[4].

أي أن القاعدة العامة هي أن الولاية الجنائية تكون لدولة العلم ما لم تتوافر إحدى الحالات الاستثنائية المشار إليها في المادة 27 من اتفاقية 1982.

وفيما يتعلق بالولاية المدنية على السفن التجارية والخاصة، فإنه لا يجوز للدولة الساحلية أن توقف سفينة أجنبية مارة خلال بحرها الإقليمي، أو تغير اتجاهها لغرض ممارسة اختصاصها المدني تجاه شخص موجود على ظهرها، كما لا يجوز لها أن توقع إجراءات التنفيذ أو الحجز ضد السفينة لغرض أي دعوى مدنية إلا فيما يتعلق بالالتزامات والمسؤوليات التي تم التعاقد عليها، أو تم تحملها من قبل السفينة أو من أجل مرورها في مياه الدولة الساحلية، أو إذا نص القانون الوطني على إجراءات يجب اتخاذها ضد السفن الأجنبية التي ترسو أو تمر في البحر الإقليمي بعد مغادرتها للمياه الداخلية[5].

---

[1]– راجع المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982.

[2]– د سيف غانم السويدي، مرجع سابق، ص195.

[3]– راجع المادة 27 فقرة 5 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982.

[4]– راجع المادة 27 الفقرة 05 من نفس الإتفاقية

[5]– راجع المادة 28 من نفس الإتفاقية.

أما السفن العامة أو الحكومية فإنها تتمتع بحصانة خاصة تجعلها في منأى عن الولاية الجنائية والمدنية للدولة الساحلية وبالتالي فإن الدولة الساحلية لا يمكنها أن تباشر أي إجراء إزاء المخالفات المرتكبة من هذه السفن سوى مطالبتها بالمغادرة الفورية لمياهها الإقليمية، مع تحرير محضر رسمي لإثبات المخالفة المرتكبة، وتتحمل دولة العلم المسؤولية عن أية خسارة أو أي ضرر يلحق بالدولة الساحلية بسبب مخالفات سفنها العامة والحكومية[1].

أما فيما يتعلق بالسفن الحربية وهي السفن التابعة للقوات المسلحة لدولة ما[2]، والمختصة بمتابعة السفن المشتبه بها في أعالي البحار، فإذا دخلت المياه الإقليمية لدولة ما، وأخلت بأنظمة تلك الدولة، أو لم تمتثل لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية، يحق لتلك الدولة أن تطلب إلى السفن الحربية مغادرة البحر الإقليمي[3].

ذلك أن الدولة الساحلية لا تمنع مرور السفن الحربية الأجنبية في مياهها الإقليمية، ولا تشترط عليها الحصول على إذن مسبق أو تقديم إشعار، ولكن للدولة الساحلية الحق في تنظيم شروط ذلك المرور، وهو ما أجازته لجنة القانون الدولي للدولة الساحلية، أو في أن تشترط الإذن المسبق أو الإشعار، قبل دخول السفن الحربية إلى مياهها الإقليمية[4].

أما فيما يتعلق بالسفن النووية وهي تلك السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية، أو التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية أو الملوثة للبحار، حيث جاءت المادة

---

[1]– راجع المواد 32.30 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2]– عرفت المادة 29 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 السفن الحربية على أنها:" لأغراض هذه الإتفاقية تعني "السفينة الحربية" سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة 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".

[3] – نصت المادة 30 من من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 في عدم امتثال السفن الحربية لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية على أنه:"إذا لم تمتثل أية سفينة حربية لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية بشأن المرور خلال البحر الاقليمي وتجاهله أي طلب يقدم إليها للامتثال لتلك القوانين والأنظمة، جاز للدولة الساحلية أن تطلب إليها مغادرة البحر الإقليمي على الفور".

[4]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص90.

23 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982[1] لتقرير مبدأ مرور السفن الأجنبية التي تعمل بالطاقة النووية في المياه الإقليمية للدولة الساحلية.

وقد حظيت هذه المسألة بكثير من الاهتمام خلال مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، حيث عبرت كثير من الدول عن التخوف من الأخطار التي يمكن أن تنجم عن مباشرة السفن التي تعمل بالطاقة النووية، أو تحمل مواد نووية خطرة، أو الخشية من وقوع حوادث لتلك السفن، وإمكانية حدوث ثلويث أو مساس بالبيئة، بينما حرصت الدول الصناعية الكبرى على التأكيد على حق السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية في مباشرة حق المرور البرئ في ضوء تلك النصوص التي تم تضمينها في نص المادة 23 المشار إليها.

واذا تأملنا في المادة 23 الآنفة الذكر، وما انطوى عليها من من التزام ألقى على عاتق السفن النووية أو التي تحمل مواد نووية أو ذات طبيعة خطرة، نُدرك أن تنفيذ مثل ذلك الالتزام يتعين له بالضرورة تدخلا من جانب سلطات الدولة الساحلية، للتحقق من توافر تلك الاحتياطات والتدابير، واستيفاء الوثائق المقررة وفقا لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة، وهو الأمر الذي لا يمكن تنفيذه بغير أن يتصل علم الدولة الساحلية بواقعة المرور، وهو الأمر الذي لا يتصور تحققه بغير تطلب الإخطار المسبق بالمرور[2].

كما تتمتع بعض أنواع السفن الحربية بقابلية الحركة والعمل فوق الماء وتحته، مما قد يعرض أمن وسلامة الدولة الساحلية إلى الخطر، لا سيما أثناء عمل هذه السفن تحت الماء بسبب صعوبة تحديد نوعها ومكانها كما هو الحال في الغواصات، لذلك فقد وضعت المادة 20 من اتفاقية الأمم

---

[1]– نصت المادة 23 من اتفاقية الامم المتحدة عن السفينة التي تعمل بالقوة النووية على أنه:"على السفن الأجنبية التي تعمل بالقوة النووية والسفن التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد ذات الطبيعة الخطرة أو المؤذية، أثناء ممارستها لحق المرور البرئ عبر البحر الإقليمي، أن تحمل من الوثائق وأن تراعي من التدابير الوقائية الخاصة ما قررته الاتفاقيات الدولية فيما يتعلق بتلك السفن".

[2]– د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص119، ود. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص90.

المتحدة لقانون البحار1982 شرطين أثناء مرور الغواصة في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، حيث اشترطت أن تبحر وهي طافية على سطح البحر وتكون رافعة علمها[1].

ويمكن القول إن مرور السفن الحربية في المياه الإقليمية وكذلك مرور الغواصات سواء كانت مغمورة أم طافية يهدد أمن الدولة الساحلية تهديدا كبيرا، حيث أن لكل دولة حق ثابت في صيانة بقائها ومن الطبيعي أن يؤخذ دائما في الاعتبار.

ويجب على الأمم المتحدة أن تعيد التشريع في هذا الموضوع، وهو أن تضيف مادة في القانون الدولي للبحار تجرم فيها دخول السفن الحربية وكذا الغواصات إلى المياه الإقليمية لأي دولة ساحلية، كونها تهدد أمن هذه الدول، وهو ما تستغله الدول الكبرى التي تمتلك أساطيل بحرية كبيرة بداعي حق المرور البرئ وهو ليس بريئا وإنما فيه هيمنة على المناطق الاستراتيجية في البحار، وهو ما تفعله الولايات المتحدة الأمريكية في كثير من مناطق العالم سواء في الخليج العربي أو في خليج عدن أو غير ذلك من المناطق.

ويستثنى مما تقدم أن يكون للدولة الساحلية موقف قوة وهو أن تسمح بمرور السفن الحربية في المياه الإقليمية لأسباب ضرورية، منها تموين تلك السفن بالوقود من موانئ تلك الدول، أو لظروف قوة قاهرة أجبرت تلك السفينة الحربية على التوجه إلى المياه الإقليمية لتلك الدولة، أو أنه لا يوجد ممر بحري غير ذلك الممر الذي يدخل في المياه الإقليمية لتلك الدولة الساحلية ولكن بشرط الإذن المسبق، وإذا كانت غواصة أن تكون طافية ورافعة العلم، لهذه الأسباب فقط يجوز السماح، أو إذا كان هناك إتفاق بين دولة الساحل ودولة علم السفينة الحربية[2].

2.1.2.1.1. المناطق البحرية المُمارس عليها مجموعة من سلطات الدولة الساحلية

تتمثل المناطق التي تكون للدولة الساحلية عليها ولاية اقليمية محدودة في المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.

---

[1]– راجع المادة 20 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2] – د.صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص94..

أولا) المنطقة المتاخمة[1]:

وتعرف بالمنطقة الملاحقة أو المجاورة في ذلك الجزء الذي يبدأ من نهاية البحر الإقليمي تجاه البحر العالي لمسافة اثنا عشرة ميلا بحريا، أي لا يجوز أن تمتد مساحة البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة معا إلى أبعد من أربعة وعشرين ميلا بحريا من خطوط الأساس التي تقاس منها عرض البحر الإقليمي[2].

وسلطات الدولة الشاطئية على المنطقة المتاخمة أقل من تلك المقررة على بحرها الإقليمي من ناحية النظر إلى الهدف من تلك السلطات وهو "الوقاية" من الأنشطة التي تشكل إخلالا بأنظمتها الصحية والجمركية وشؤون الصيد، ومن ناحية أخرى، بالنظر إلى تلك المنطقة لا تعد أصلا امتدادا للإقليم الوطني، فهي خارج منطقة البحر الإقليمي وتعتبر بحسب الأصل جزءا من البحر العالي.

وتلتزم كل دولة، بالتعاون مع الدول الأخرى بالحفاظ على البيئة البحرية للمنطقة المتاخمة، واتخاذ التدابير اللازمة لمراقبة التلوث فيها ومنعه والسيطرة عليه[3].

ولقد تناقصت أهمية المنطقة المجاورة بعد ظهور المنطقة الاقتصادية الخالصة بسبب احتواء المنطقة الخالصة على مفهوم المنطقة المجاورة[4].

أما فيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن الأجنبية المتواجدة في المنطقة المجاورة فتتمتع بحق المرور الحر والتوقف، والدخول والخروج منها بدون موافقة الدولة الساحلية.

---

[1] – ظهرت المناطق المتاخمة في بريطانيا بموجب قانون هورفتك في القرن 18، وأرادت أن تمارس بهذا القانون الرقابة على الجمارك بالنسبة للسفن التي تبحر خارج بحرها الإقليمي، وفي العقد الثاني من القرن الماضي عقدت المملكة المتحدة مجموعة من المعاهدات الثنائية سمحت بموجبها للدول الموقعة فيها بتفتيش سفنها بعد البحر الاقليمي، أنظر في ذلك: د. سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، طبعة أولى، دار الثقافة، عمان، 2009،، ص123.

[2]– راجع المادة 2/33 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[3]– د أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث–تنمية الموارد الطبيعية) دار النهضة، دون سنة، ص317.

[4]– د. محمد صالح لوجلي الزوى، مرجع سابق، ص63.

وليس للدولة الساحلية ولاية جنائية، أو مدنية بالشكل الذي تمارسه في البحر الإقليمي، ولكنها تستطيع معاقبة السفن التي خرقت قوانينها وأنظمتها في البحر الإقليمي، إذ تستطيع متابعتها في المنطقة المتاخمة ومعاقبتها[1].

وإذا كانت الدولة الساحلية لا تملك الولاية على السفن الأجنبية في المنطقة المتاخمة كما تملكها في البحر الإقليمي، فإنها تستطيع منع السفن الأجنبية من استغلال مياه البحر وقاعه لأغراض اقتصادية، كالصيد والبحث العلمي والتعدين، بدون موافقة الدولة الساحلية بشكل صريح.

ونلاحظ أن هناك حقوق ثابتة للدولة الساحلية على الثروات الموجودة في مياه المنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة وعلى قاعها وباطنها، ولكنها في الوقت نفسه لا تملك الولاية القانونية بتنظيم هذه المنطقة وممارسة الحقوق القانونية التي تمارسها في البحر الإقليمي.

ثانيا) المنطقة الإقتصادية الخالصة:

هي منطقة ملاصقة وتالية للبحر الإقليمي للدولة الساحلية، وتمتد لمسافة لا تتجاوز مائتي ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي[2]، وليس بالضرورة أن تكون لكل دولة ساحلية منطقة اقتصادية حدها مائتي ميل، فقد تؤدي الظروف الجغرافية إلى نقصان هذا الحد عن مائتي ميل، مثال ذلك الخليج العربي حيث تشغل إيران الجانب الشرقي فيه وتشغل الجانب الغربي كل من الكويت والسعودية والإمارات وقطر والبحرين وسلطنة عمان[3].

وتمارس الدولة الساحلية على المنطقة الاقتصادية الخالصة حقوقا سيادية على الثروات الاقتصادية الموجودة بها[4]. وحقوق ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات والبحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها[5]، كما يقع على عاتق الدولة

---

[1] – د. سهيل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص126.

[2]– راجع المادتين 55 و 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[3]– المستشار أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، الطبعة الأولى، منشأة المعارف الاسكندرية،2007، ص45.

[4]–راجع المادة 56 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[5]– راجع المادة 56 من نفس الاتفاقية.

الساحلية واجبات تجاه غيرها من الدول، و لتلك الدول حقوق على هذه المنطقة حددتها المادة 58 من اتفاقية الأمم المتحدة 1982.

وفيما يتعلق بالطبيعة القانونية للمنطقة الاقتصادية فإنها لا تخضع لسيادة الدولة الساحلية على النحو المطبق في البحر الإقليمي، وإنما هي مناطق تخضع لولاية الدولة الساحلية فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية والبحث العلمي ووضع المنشآت والجزر الإصطناعية، مع مراعاة احترام حريات وحقوق الدول الأخرى فيها.

أما فيما يتعلق بالمركز القانوني للسفن فإن الجرائم والتصرفات التي تقع في المنطقة الإقتصادية الخالصة لا تتمتع الدولة الساحلية بالولاية القانونية والقضائية عليها كما هو الحال بالنسبة للجرائم والتصرفات التي تقع في البحر الإقليمي[1].

وتعد المنطقة الإقتصادية الخالصة خارج حدود الدولة الساحلية القضائية، وكأن الجرائم التي وقعت فيها، وقعت في منطقة أعالي البحار، ويسري على الجرائم التي تقع في المنطقة الإقتصادية الخالصة، ما يسري على الجرائم التي تقع في أعالي البحار.

أما الإعتداء على حقوق الدولة الساحلية في المنطقة الإقتصادية الخالصة فإنها لا تخضع للولاية القانونية والقضائية للدولة الساحلية، إنما تخضع لقواعد القانون الدولي الخاص بالمنازعات الدولية، وقواعد المسؤولية الدولية[2].

وهكذا يمكن القول أن حريات أعالي البحار مكفولة لجميع الدول ساحلية كانت أو غير ساحلية، في نطاق المنطقة الإقتصادية الخالصة، باستثناء ما يتعلق بالثروات الطبيعية (الحية وغير الحية) الذي يعتبر حقا إنفراديا مانعا (حق سيادة) للدولة الشاطئية، وإن كان يمكن للدول الغير أن تشترك معها في استغلال الثروات، في إطار قواعد القانون الدولي العام.

---

[1] - د. سهيل حسين الفتلاوي، مرجع سابق، ص135.

[2] – نفس المرجع، ص135.

ثالثا) الجرف القاري:

كشفت العلوم الجغرافية البحرية الحديثة أن شواطئ الدولة الساحلية عندما تحدها مياه البحار قد تمتد تحت سطح المياه امتدادات تختلف في طبيعتها الجغرافية، فتارة ينحدر الشاطئ الأرضي تحت سطح المياه– بعد مسافة قليلة– انحدارا حادا عميقا دفعة واحدة، وتارة يكون هذا الانحدار خفيفا، يتدرج في العمق تحت سطح الماء إلى مسافات بعيدة.

وهذا الانحدار الخفيف قد يتخذ في تدرجه في العمق أشكالا وصورا مختلفة: فقد يمتد في عمق متقارب مسافة طويلة ثم ينحدر بعد ذلك دفعة واحدة انحدارا حادا نحو العمق الكبير، وقد يمتد في عمق بسيط في تدرج متصل إلى أن يصل إلى العمق الكبير، وهو في ذلك كله يكون قاع البحر غير المرئي من السطح المائي، وقد توجد عليه، أو به، أو فيما تحته من طبقات، ثروات حيوانية أو معدنية مختلفة وقد يمتد هذا القاع– في انحداره الخفيف– إلى مسافات كبيرة تتجاوز نطاق عرض البحر الإقليمي للدولة الساحلية[1].

وقد ظل الأمر فيما يتعلق بقاع البحر لا يثير اختلافات ومناقشات حتى قرب انتهاء الحرب العالمية الثانية فقد كان القاع– مهما يكن انحداره وعمقه خاضعا لسيادة الدولة الشاطئية في نطاق عرض بحرها الإقليمي بوصفه ذلك الجزء من أرض الدولة الشاطئية الذي تغمره المياه، والذي يخضع لسيادتها نتيجة لخضوع البحر الإقليمي ذاته لسيادة الدولة الشاطئية، أما فيما يتعدى نطاق البحر الإقليمي فقد كان البحر– وقاعه أيضا– يشملها وصف أعالي البحار، ويخضعان للأحكام القانونية المقررة في القانون الدولي لتنظيم البحار العالية[2].

غير أن التقدم العلمي الذي لابس الحرب العالمية الثانية، وكذلك تطور وسائل البحث والتنقيب والاستغلال قد جعلت في متناول الإنسان أن يطلع على ما في قاع البحر، وما تحت هذا القاع من الثروات المختلفة.

---

[1] –د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص119.

[2] – نفس المرجع، ص120.

فقد أصبح في قدراته أن يمد استغلال مناجم الفحم من أرض الدولة ذاتها إلى مسافات طويلة تحت قاع البحر بواسطة الأنفاق، كما صار في قدراته استغلال ما في قاع البحر من ثروات وما تحت هذا القاع من مختلف المعادن، وقد جذبت الثروات التي ينطوي عليها الجرف القاري الأنظار، سواء تلك الثروات البيولوجية البحرية أو البيولوجية البترولية.

وقد كان للولايات المتحدة السبق في إعلان ولايتها على جروفها القارية بموجب تصريح ترومان1945، وقد جرى استخدام اصطلاح الجرف القاري لأول مرة عندما اقترح Ole Buen المدير العام للمصايد الاسبانية على المؤتمر الوطني لصيد البحر الذي عقد في مدريد عام1916 أن يلحق البحر الإقليمي منطقة بحر أطلق عليهاPlate forme Continentale وذكر أن هذه المنطقة هي أكثر مناطق البحر صلاحية لنمو الثروة السمكية وأغناها بالصيد[1].

واستخدمت حكومة روسيا هذا الاصطلاح رسميا في مذكرة بتاريخ 29 سبتمبر1916، وأكدت فيها أنها تعتبر جزر Bennett, jeannett, Henriett داخلة ضمن إقليم روسيا، لأنها تؤلف مع سيبيريا الجديدة وWarargel وغيرها الجرف القاري لسيبيريا، وقد عادت الحكومة السوفييتية السابقة بعد قيام الثورة الاشتراكية إلى تأكيد المعنى السابق في مذكرة وجهتها إلى الدول في4 فيفري1924، واستعملت أيضا اصطلاح الجرف القاري[2].

ونشير هنا إلى أن معاهدة باريا هي المصدر الأصلي للفكرة القانونية للامتداد القاري.

وقد عرفت إتفاقية جنيف لعام 1958 الخاصة بالجرف القاري في مادتها الأولى بأنه: « قاع البحر والأرض تحت قاع البحر في المساحات المائية المتاخمة للشاطئ الكائنة خارج منطقة البحر الإقليمي، وذلك إلى عمق مائتي مترا أو أبعد تبعا لعمق المياه المتاخمة وبقدر ما يسمح ذلك باستغلال الموارد الطبيعية لتلك المناطق»[3].

---

[1] – د. مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، دار النهضة، القاهرة، 1962، ص442.

[2] – د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص122.

[3] – راجع المادة الأولى من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.

وقد عالجت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982 الأحكام الخاصة بالجرف القاري في الجزء السادس من الإتفاقية– المواد67،85 – وتوسعت في تحديد امتداد الجرف القاري توسعا كبيرا، فقد طرحت جانبا معيار العمق حتى 200 متر، أو القدرة على الاستغلال، معتبرة طبقا للفقرة الأولى من المادة67 أن الجرف القاري لأي دولة ساحلية يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي خارج بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.

وقد تضمنت المادة77 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982 حقوق الدولة الساحلية في جرفها القاري القيام بأعمال الاستغلال والاستكشاف للموارد الطبيعية إلا أن ذلك الحق لا يجب أن يؤثر على النظام القانوني للمياه العلوية ومن ثم لا يجب المساس بحرية الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدول الأخرى ولا أن يسفر ذلك الحق عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الحقوق والحريات خاصة حرية الملاحة[1].

وفي حالة قيام الدولة الساحلية بإقامة جزر اصطناعية أو منشآت أو تركيبات يحق لها أن تقيم حولها مناطق سلامة معقولة ولها أن تتخذ من التدابير المناسبة لضمان سلامة الملاحة وسلامة الجزر الاصطناعية والمنشآت والتركيبات، ولا يجب أن تتجاوز مناطق السلامة مسافة500 مترا حولها وبشرط ألا يؤدي ذلك إلى إعاقة استخدام الممرات البحرية المعترف بأنها جوهرية للملاحة الدولية لعل هذا هو الأثر الوحيد للجرف القاري على الملاحة البحرية.

2.2.1.1.المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية

يُقصد بالمناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية تلك المناطق التي لا تخضع إطلاقا لسيادة أي دولة من الدول، وهي تشمل منطقة أعالي البحار، منطقة استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 وهي المنطقة الخاضعة لمبدأ التراث المشترك للإنسانية جمعاء،والتي تعرف باسم المنطقة الدولية.

---

[1] – راجع المادة 77 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

سنحاول فيمايلي التطرق لهاتين المنطقتين بشيء من التفصيل.

1.2.2.1.1. أعالي البحار

ينصرف اصطلاح البحر العالي قانونا إلى كافة أجزاء البحر غير الخاضعة كلية أو جزئيا، وبأي صورة من الصور للاختصاص الإقليمي لأي دولة من دول العالم.

فالبحار العالية هي جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية[1]، أي أن أعالي البحار تشمل تلك الامتدادات البحرية التي لا تخضع لسيادة أو ولاية الدولة الساحلية، فمنطقة أعالي البحار لا تخضع لسيادة أية دولة، ولا يمكن لدولة ما أن تدعي سيادتها على أي من أجزائه أو أن تمنع غيرها من الدول من استخدامه[2].

فالمبدأ المطبق في أعالي البحار هو مبدأ حرية أعالي البحار الذي يترتب عليه حق وحرية جميع الدول في استخدام أعالي البحار في الملاحة والطيران والصيد، ووضع الكابلات والأنابيب وإقامة الجزر الاصطناعية وغيرها من المنشآت والبحث العلمي[3]. مع ضرورة مراعاة القواعد التي يفرضها القانون الدولي مثل عدم إعاقة الملاحة الدولية[4].

وقد ورد على مبدأ حرية أعالي البحار عدة قيود، وذلك لضمان ممارسة الحريات المطبقة عليه في حدود الأهداف المقررة، وحتى لا يؤدي استخدام هذه الحريات إلى الفوضى وإلى ارتكاب الجرائم، ثم الإفلات من العدالة الجزائية.

---

[1]– راجع المادة 86 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، أما اتفاقية جنيف لعام 1958 عرفت أعالي البحار بأنها "كل أجزاء البحر التي لا تدخل في البحر الإقليمي و في المياه الداخلية للدولة".

[2] – راجع المادة 89 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

[3]– راجع المادة 87 من اتفاقية 1982 و قد قيدت هذه المادة استخدام الحريات في أعالي البحار بشرط إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار و كذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة.

[4]– راجع نص المواد:118،116،115 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

وتتمثل هذه القيود في استخدام أعالي البحار للأغراض السلمية[1]، حظر نقل الرقيق[2]، مكافحة القرصنة[3]، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو بالمواد الأخرى التي تؤثر على العقل[4]، قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار[5]، حق الزيارة والتفتيش[6]، وحق المطاردة الحثيثة[7]، حماية البيئة البحرية[8]، إيلاء المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة[9].

وبالنسبة للمركز القانوني للسفن في أعالي البحار فإن القاعدة هي خضوع السفن لولاية واختصاص وسلطات دولة العلم فقط. وبالتالي لا يجوز لأية دولة أخرى أن تمارس أي اختصاص تجاه السفن الأجنبية في هذه المنطقة، ويرجع التبرير الذي تستند إليه تلك القاعدة إلى اعتبار السفينة جزء من إقليم الدولة، وقد أيد الفقه والقضاء الدولي تلك القاعدة.

وخضوع السفينة لاختصاص دولة العلم يعني خضوعها لقوانين هذه الدولة وسلطتها، وتشريعات دولة العلم هي التي تنظم السفينة ونشاطاتها، وهي التي تطبق أيضا على الحوادث التي تقع على ظهرها والتي تؤدي إلى إحداث آثار قانونية.

لذلك قضت المادة 91 من إتفاقية قانون البحار 1982 بضرورة تحديد جنسية السفينة وعلمها كمعيار لتحديد القانون الذي تخضع له السفينة، كما يجب أن تُبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة لولايتها.

---

[1]– راجع نص المادة 88 من نفس الاتفاقية.

[2]– راجع نص المادة 99 من نفس الاتفاقية.

[3]– راجع نص المادة 100 من نفس الاتفاقية.

[4]– راجع نص المادة 108 من نفس الاتفاقية .

[5]– راجع نص المادة 109 من نفس الاتفاقية .

[6]– راجع نص المادة 110 من نفس الاتفاقية.

[7]– راجع نص المادة 111 من نفس الاتفاقية .

[8]– راجع نص المادة 87 من نفس الاتفاقية.

[9]– راجع نص المادة 87 من نفس الاتفاقية .

كما قضت المادة 94 من ذات الإتفاقية أنه يجب على الدولة التي ترفع السفينة علمها أن تتخذ ما يلزم من تدابير لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار، تكوين طاقم السفن، وشروط العمل الخاصة بهم، وتدريبهم، مع الأخذ في الاعتبار الوثائق الدولية المنطبقة، واستخدام الإشارات والمحافظة على الإتصالات ومنع المصادمات.

ومن بين التدابير التي على دولة العلم إتخاذها تلك اللازمة لتأمين سلامة السفينة وكفالة صلاحيتها للملاحة، وإلمام طاقم السفينة بالأنظمة الدولية التي تكفل سلامة الأرواح في البحار ومنع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وعلى كل دولة أن تأمر بإجراء تحقيق موضوعي في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار يكون للسفينة التي ترفع علمها شأن بها وتنجم عنها أضرار بشرية أو مادية، وعليها أن تتعاون مع غيرها من الدول[1].

وفي حالة تعرض سفينة دولة ما لمعاملة لا تتفق مع القانون الدولي من جانب إحدى الدول، فإن لدولة العلم الاحتجاج لدى الدولة المخالفة للقانون الدولي، وتُبنى مطالب السفينة دوليا تطبيقا لنظام الحماية الدبلوماسية، وإلى جانب ذلك تخضع السفن لما تبرمه دولة العلم من معاهدات دولية، وتتمتع بما تقرره من حماية وضمانات مختلفة، كالمعاهدات التجارية ومعاهدات الملاحة التي تحتوي على القواعد الخاصة برسو السفن ووجودها في موانئ الدول الأطراف والتسهيلات المختلفة التي تقرر ما لها.

وتجدر الإشارة إلى أن الحماية الجنائية للسفن في أعالي البحار تكون لدولة العلم بالنسبة للجرائم التي تقع على متنها[2]، أما إذا تعرضت لقرصنة من قبل سفينة أخرى فهنا يكون الإختصاص لأكثر من دولة، فقد يكون الإختصاص لدولة علم السفينة الحربية التي قامت بضبط سفينة القرصنة، وقد يكون لدولة المجني عليه، وقد يكون للدولة الساحلية.

---

[1] – راجع المادة 94 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2] – حيث تخول التشريعات الداخلية للدول– غالبا– ربان السفن التي ترفع علمها سلطات الضبطية القضائية بما تتضمن من سلطة القبض والتفتيش والاحتجاز والحبس الاحتياطي، للسيطرة على المتهم حتى إحالته إلى المحكمة الجنائية المختصة في دولة العلم والتي تقع في دائرة اختصاص ميناء تسجيليها، راجع في ذلك: المادة 97 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

كما تتمتع دولة العلم بالإختصاص الجنائي على سفنها الحربية حتى ولو امتدت آثار الجريمة إلى خارجها، كما لو تم إلقاء جثة في أعالي البحار أو تلوث البيئة البحرية، أو المصادمة البحرية بسفينة أخرى مما ترتب عليه غرقها أو غرق بعض أشخاصها[1].

غير أن المشكل الذي يُثار في أعالي البحار، هو مشكل تنازع الإختصاص، حيث أن كل دولة تدعي اختصاصها بالجرائم التي على متن السفينة التي ترفع علمها، حيث أن كل منها يعتبر أن السفينة جزء عائم من إقليم الدولة يسبح في أعالي البحار، ويبلغ هذا التنازع مداه عندما تقع الجريمة على متن سفينتين لا سفينة واحدة، كأن يطلق شخص أعيرة نارية من على متن السفينة فيقتل شخصا آخر على متن سفينة تحمل علم دولة أخرى، ففي هذه الحالة يثور التساؤل عن السلطة المختصة في مباشرة إجراءات التحقيق والمحاكمة لأي السلطات ينعقد الاختصاص في القيام بإجراءات التحقيق والمحاكمة[2]؟

ولهذا حاولت المادة97 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الإجابة عن هذا السؤال بقولها: «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 تقام أية دعوى جزائية أو تأديبية ضد ذلك الشخص إلا أمام السلطات القضائية أو الإدارية لدولة العلم أو للدولة التي يكون الشخص من رعاياها» .كما قضت الفقرة الثالثة من ذات المادة: «ألا تصدر أية سلطات غير سلطات دولة العلم أمرا باحتجاز سفينة أو احتباسها، حتى ولو كان ذلك على ذمة التحقيق ».

ومفاد هذه النصوص أنها تخول دولة علم السفينة الاختصاص الجنائي بمحاكمة المسؤولين من ربان أو بحارة يعملون في خدمتها- عن الأفعال التي تؤدي إلى مسؤوليتهم الجنائية- وبالتالي هي التي تحاكم الجناة، فلو أطلق أحد البحارة النار من على سفينة ترفع العلم الأمريكي- في أعالي البحار- فإن الاختصاص الجنائي طبقا لهذه النصوص ينعقد للمحاكم الجنائية المصرية، كما تختص السلطات المصرية دون غيرها بإصدار الأمر باحتجاز السفينة أو احتباسها، حتى ولو باشرت السلطات الأمريكية التحقيقات فيما وقع على متن سفينتها التي ترفع علمها[3].

---

[1]- راجع المادة 95 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2]- د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص65.

[3]- نفس المرجع، ص66.

ونخلص إلى القول أن دولة العلم هي وحدها صاحبة الولاية العامة على السفن التي ترفع علمها، وأنه لا يجوز لأي سفينة أو طائرة حربية تابعة لدولة أخرى إيقافها أو تفتيشها أو ضبطها أو مطاردتها أو احتجازها باعتبارها ترمز لسيادة الدولة وفقا للنصوص الدولية سواء في إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، أو إتفاقية القانون الدولي للبحار عام 1982.

إلا أن القانون الدولي أقر استثناءات على قاعدة الولاية المطلقة لدولة العلم حفاظا على الجماعة الدولية، من ذلك ما قررته المادة110[1]من الإتفاقية العامة للبحار، والتي أعطت للسفن العامة[2] الحق في طلب ومراجعة الأوراق التي تصرح للسفينة التجارية برفع علم دولة هذه السفينة، فإذا ثبتت صحة شكوكها فلها أن تجري تفتيش السفينة، وإذا ثبت عكس ذلك وجب عليها إصلاح وتعويض ما أصاب السفينة التجارية من ضرر. وتتمثل تلك الاستثناءات فيمايلي:

أولا) حق الزيارة: هو حق يخول السفن الحربية والسفن العامة زيارة السفن التي تنتهك القوانين الساحلية أو القانون الدولي للبحار، أو يتوافر في حقها أسباب معقولة للاشتباه في إرتكاب أعمال القرصنة البحرية أو الإتجار بالرقيق أو تقوم بأعمال البث الإذاعي غير المصرح به أو كانت عديمة الجنسية[3].

وتتم تلك الزيارة عن طريق إرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها، ويمكن للسفينة الحربية أو السفينة العامة أن تقوم بذلك بنفسها بشرط عدم تعريض السفينة المشتبه فيها للخطر.

ويتم خلال الزيارة الإطلاع على وثائق السفينة والوقوف على طبيعتها وصلاحيتها والتحقيق من مدى ارتكابها للمخالفات التي قامت الدلائل لديها على ارتكابها[4].

---

[1]– راجع المادة 110 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2]– راجع المادة 95 من نفس الإتفاقية.

[3]– د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص340، وكذلك: د. علي صادق أبو الهيف، مرجع سابق، ص446.

[4]– د. عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، طبعة أولى، المكتبة العصرية، المنصورة، 2009، ص13.

ثانيا) حق التفتيش: قد تتوقف الزيارة عند حد الإطلاع على الوثائق التي تحملها السفينة والتحقق من أنها لم ترتكب مخالفات جسيمة ثم يتم النزول من على متنها وتركها تبحر في حال سبيلها. وقد يستدعي الأمر القيام بتفتيش السفينة، وإجراء المزيد من الفحص على متنها، كما لو كانت هناك دلائل على ارتكاب جرائم معينة[1].

ويجب أن يتم التفتيش وفقا للأصول المرعية أي دون تعمد تعريض السفينة للخطر أو تدميرها إلا في الحالات القصوى كأن تدفعها الظروف إلى مقاومة السفينة أو لمنعها من الاستمرار في الهرب[2].

ثالثا) المطاردة الحثيثة: يحق للسفن الحربية أو العامة التابعة للدولة الساحلية إذا توافرت لديها الأسباب المعقولة، أن تقوم بأعمال المطاردة الحارة أو الحثيثة بهدف تعقب السفن الأجنبية التي ارتكبت عملا يعد خرقا لأحكام وقوانين الدولة الشاطئية شريطة أن يتم هذا الانتهاك في مياهها الداخلية أو الإقليمية أو المناطق الأخرى الخاضعة لرقابتها كالمنطقة المجاورة أو المنطقة الإقتصادية[3].

ولكي تمارس الدول حق المطاردة لا بد من توافر مجموعة من الشروط هي:

أ- أن تتوافر لدى سلطات الدولة الساحلية أسباب أو قرائن قوية- ولا يكفي مجرد الإشتباه- على أن السفينة الأجنبية قد ارتكبت أثناء وجودها في المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الإقتصادية أو فوق الجرف القاري مخالفة قانونية، ويجب أن تكون تلك المخالفة إنتهاكا لقانون أو للائحة مما تملك الدولة حق إصداره في شأن مثل هذه المناطق البحرية.

ب- أن تبدأ عملية المطاردة أثناء وجود السفينة المخالفة أو أحد زوارقها في المياه الداخلية أو المياه الأرخبيلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة أو المنطقة الإقتصادية أو فوق الجرف القاري.

ج- أن تقوم الدولة بإصدار أمر للسفينة المخالفة بالتوقف من مسافة تستطيع معها هذه السفينة أن ترى الإشارة أو تسمعها، ويمكن أن يتم ذلك عن طريق الإشارات الضوئية أو اللاسلكي أو مكبرات الصوت.

---

[1]- د. عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص114.

[2]- د. حسنين حنفي عمر، مرجع سابق، ص311.

[3]- د. محمد سامي عبد الحميد، د. محمد السعيد الدقاق، د. مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1999، ص372.

د- لا يجوز أن يمارس حق المطاردة الحثيثة إلا من قبل السفن أو الطائرات الحربية التابعة للدولة الساحلية، أو غيرهما من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك.

هـ- أن تكون المطاردة مستمرة غير منقطعة، فإذا إنقطعت ولو بسبب قوة قاهرة تكون غير مشروعة، ولكن لا يلزم أن تقوم سفينة واحدة بالمطاردة بل يجوز أن تتابعها عدة سفن أو طائرات متوالية إلى أن يتم القبض على السفينة المخالفة، بشرط أن ينتفي أي فاصل زمني بين عمل هذه السفن أو الطائرات.

و- أن يتم القبض على السفينة المخالفة قبل دخولها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى[1].

وتجدر الإشارة إلى أن حق المطاردة يجب أن يتم طبقا لهذه الشروط وإلا تعين تعويض السفينة التي تم احتجازها دون مبرر عن أي خسارة أو ضرر يكون قد لحق بها نتيجة ذلك.

رابعا) حظر نقل الرقيق أو الإتجار به: تعد جريمة الإتجار بالرقيق أو نقله بأي وسيلة أمرا محظورا سواء كان الإتجار أو النقل خاصا بالرقيق الأسود أو بالرقيق الأبيض، وقد تقرر هذا الحظر كنتيجة طبيعية متفرعة عن حظر نظام الرق ذاته، لذلك يجب على كل دولة أن تلتزم في تشريعاتها الداخلية بتجريم جميع الإجراءات الكفيلة بمنع السفن التي تحمل علمها من نقل الرقيق وبإنزال العقوبة عليها إن فعلت، وهو ما نصت عليه المادة 99 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982[2].

فإذا ثبت وظهرت أدلة قوية على أن السفينة تباشر تجارة الرقيق، فإنه يحق للسفن الحربية التابعة لأي دولة أن تتعرض لها في البحار العالية، وتقوم بتفتيشها وضبطها، وتكون جهة الإختصاص القضائي لمحاكمة هذه السفينة هي دولة العلم الذي تحمله، ولا يدخل الإختصاص القضائي لدولة أخرى، حتى تلك الدولة التي تتبعها السفينة الحربية التي قامت بتفتيشها[3].

---

[1]- راجع المادة 111 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2] راجع المادة99 من نفس الإتفاقية.

[3] -د. صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، مرجع سابق، ص337، وكذلك: د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص76.

خامسا) البث الإذاعي غير المصرح به: يعتبر البث الإذاعي غير المصرح به سواء كان عن طريق إرسال الإذاعات الصوتية أو التلفزيونية، من سفينة أو منشأة في أعالي البحار، والموجهة إلى أفراد دولة معينة بذاتها، أو لمجموعة من الدول، وبما يخالف الأنظمة الدولية بمثابة إعتداء على سيادة الدولة الموجه البث إلى أفرادها، فضلا عما يؤدي إليه هذا العمل من تشويش على موجات البث المعتمدة دوليا، لذلك فقد إهتمت الدول بقمع مثل هذا العمل واعتباره جريمة دولية[1].

وقد نصت الفقرة الثالثة من المادة109 من إتفاقية قانون البحار على أنه "يجوز أن يحاكم أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أمام محاكم: دولة علم السفينة، أو دولة تسجيل المنشأة، أو الدولة التي يكون الشخص من رعاياها، أو أية دولة يمكن استقبال البث فيها، أو أية دولة يشكل هذا البث تشويشا على اتصالاتها اللاسلكية المصرح بها".

كما أنه يجوز لأي سفينة حربية من الدول ذات الولاية أن تتدخل للقبض على كل شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به في أعالي البحار، كما لها أن تقوم بحجز أية سفينة مستخدمة لهذا الغرض، ولها الحق في ضبط أجهزة الإرسال الإذاعي ومصادرتها[2].

ونخلص في الأخير إلى القول أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، وأن أعالي البحار لا تخضع للسيادة الإقليمية لأي دولة، وهو ما أكدته المادة الثانية من إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، والمادة 87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982.

كما يجب على كل سفينة أن ترفع علم الدولة التي تنتمي إليها حتى يمكن التعرف عليها، ولا يجوز للسفينة أن ترفع أكثر من علم واحد، وإذا كان يحق للدولة وفقا لما سبق حرية الملاحة في أعالي البحار باعتبار ذلك أحد حقوقها الثابتة بموجب العرف الدولي، إلا أنه يترتب على ذلك التزامها بعدة واجبات مثل رقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علم تلك الدولة.

كما أن جميع السفن تخضع لاختصاص دولة العلم، وهذا ما أكدته المادة92 من إتفاقية الأمم المتحدة1982، والمادة 6 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار1958.

---

[1] – د.عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص467.

[2] – راجع المادة 109 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

كما أن للسفينة الحربية مباشرة أعمال البوليس من الضبط والتفتيش ضد السفن الخاصة أو التي تقوم بأعمال غير مشروعة في أعالي البحار، وهذه السفن هي التي تقوم بتطبيق القانون الدولي الجنائي في عرض البحر، وذلك لغرض حماية البحر من كل الأفعال التي تهدد أمن الملاحة البحرية وسلامتها.

2.2.2.1.1.المنطقة

استخدمت اتفاقية 1982 منطقة جديدة وهي المنطقة التي تطلق على مساحة بحرية خاضعة لمبدأ التراث المشترك للإنسانية جمعاء[1]. وهي منطقة غير مائية تشمل القاع وما تحت القاع للمناطق التالية مباشرة للحد الخارجي للحافة القارية حسب ما يتم تحديدها للدول المختلفة[2].

ويرى الدكتور الغنيمي تسمية منطقة التراث المشترك بالتربة وتحت التربة ويقصد بالتربة قاع البحر أي أسفل مياه البحر مباشرة أي القاعدة الأرضية للبحر أما تحت التربة ما هو تحت القاع أي الطبقات الأرضية التي تسفل سطح القاعدة الأرضية للبحر أي ما يلي القاع مباشرة من تربة[3].

وقد ازدادت أهمية منطقة التراث المشترك للإنسانية بسبب تطور الإكتشافات العلمية والتكنولوجية، حيث أن هذه المنطقة تزخر بثروات طبيعية هائلة بحيث يقدر حجم ما يوجد بها من الزيت والبترول بنسبة 13% من احتياطي العالم[4].

كما توجد كميات كبيرة من المنغنيز حيث يوجد 359 مليون طن يكفي العالم 400 ألف سنة، والنحاس والنيكل فالكمية الموجودة تكفي العالم200 ألف سنة، كما أن لتلك المنطقة أهمية من ناحية الزراعة، فقد تمت زراعة عشب البحر المعروف باسم Kelp بالقرب من سواحل كاليفورنيا[5]. والمحار والطحالب والسمك واللؤلؤ[6].

---

[1]– راجع نص المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] راجع نص المادة 1 من نفس الاتفاقية.

[3]– د. محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، منشأة المعارف ، 1982، ص869.

[4]– د. محمد صالح لوجلى الزوى، مرجع سابق، ص75.

[5]– نفس المرجع، ص75.

[6]– المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص49.

وتقضي الإتفاقية على أن جميع الحقوق في موارد تلك المنطقة ملك للبشرية جميعها ولا يحق لأي دولة أن تدعي أو تمارس السيادة أو الحقوق السيادية على أي جزء من المنطقة أو مواردها، وأكدت الإتفاقية ضرورة استخدام المنطقة للأغراض السلمية دون غيرها من قبل جميع الدول ساحلية أو غير ساحلية دون أي تمييز[1].

وقد قررت المادة 156من الإتفاقية إنشاء سلطة دولية لقاع البحار وهي في واقع الأمر منظمة دولية تتمتع بالشخصية والأهلية القانونية التي تمكنها من ممارسة وظائفها، بحيث تستطيع جميع الدول ممارسة نشاطاتها من خلالها وللسلطة عدد من الهيئات منها الجمعية[2]، والمجلس[3] والأمانة[4]، بالإضافة إلى المؤسسة وهي التي تؤدي السلطة بواسطتها الوظائف المختلفة.

هذا وقد تكلمنا في هذا الفصل عن النظام القانوني للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية سنتطرق في الفصل الثاني لإجراءات المكافحة.

---

[1]– راجع المادة 137 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2]– راجع المادتين 159 و160 من نفس الاتفاقية.

[3]– راجع نص المواد: 163،162،161 من نفس الإتفاقية.

[4]– راجع نص المادة 166 من نفس الإتفاقية .

الفصل الثاني

إجراءات مكافحة الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

2.1. إجراءات مكافحة الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

إن الأحكام الإجرائية هي مجموعة من القواعد القانونية تنظم النشاط الذي تباشره السلطات العامة بسبب جريمة ارتكبت، وتستهدف تحديد المسؤول عنها وإنزال العقوبة أو التدابير الاحترازية به، فهي الوجه العملي لاتحاد شقي التجريم والعقاب في القاعدة العقابية.

والأصل أن تخضع كافة الجرائم لقواعد اجرائية واحدة، وذلك باعتبار أن الغاية القصوى من هذه الاجراءات هو تحقيق العدالة الجنائية، وهي غاية واحدة لا تتجزّأ ولا تختلف باختلاف أنواع الجرائم أو بحسب جسامتها، إلا أن تحقيق العدالة الجنائية قد يتطلب في جرائم الملاحة البحرية اجراءات خاصة لتمكين السلطات المختصة من الوصول إلى هذا الهدف.

ذلك أنه في هذا النوع من الجرائم التي يرتكبها مجرمون على جانب كبير من الخطورة والحذر قد يتمكن الجناة من إخفاء الأدلة على ارتكاب الجريمة أو التخفي عن أنظار المسؤولين عن الضبط، يساعدهم على ذلك اتساع مسرح الجريمة البحري الذي قد يمتد إلى عدة أقاليم بحرية لدول بحرية مختلفة، بالإضافة إلى الوسائل التكنولوجية التي قد يستخدمونها في المجال البحري.

وعلى ذلك حددت القوانين الدولية والوطنية الجنائية خطوات قانونية يلزم السير فيها لمعاقبة الجناة، تبدأ باتخاذ الإجراءات قبله من اجراءات الاستدلال والتحقيق وصولا إلى محاكمته أمام المحكمة المختصة لينال جزاء ما اقترفه.

لذلك سنتناول في هذا الفصل إجراءات المكافحة في مبحثين، يتطرق أولهم إلى إجراءات المكافحة في مرحلة ما قبل المحاكمة، وثانيهم لإجراءات المكافحة في مرحلة المحاكمة.

1.2.1. إجراءات المكافحة في مرحلة ما قبل المحاكمة

تمر الدعوى العمومية بمرحلتين أولاهما مرحلة التحقيق الإبتدائي الذي يتم قبل المحاكمة، والأخرى مرحلة التحقيق النهائي وهو الذي يجري أمام المحاكم المختصة، وقد تسبق المرحلة الأولى إجراءات يراد بها جمع الاستدلالات المؤدية إلى كشف الجريمة ومعرفة مرتكبها، وهذه المرحلة هي مجموعة من الإجراءات التمهيدية السابقة على تحريك الدعوى العمومية تهدف إلى جمع المعلومات في شأن جريمة ارتكبت، حتى تتخذ سلطات النيابة بناء عليها القرار في شأن تحريك الدعوى العمومية أو عدم تحريكها، ويباشر هذه الإجراءات المكونة لمرحلة جمع الاستدلالات موظفون عموميون خصهم القانون للقيام بتلك المهمة ويطلق عليهم رجال الضبط القضائي.

لذلك سوف نتناول في هذا المبحث مرحلة جمع الاستدلال في مطلب أول، ومرحلة التحقيق في مطلب ثان على التفصيل الآتي.

1.1.2.1. مرحلة جمع الاستدلال

الاستدلال أو البحث التمهيدي أو البحث والتحري نظام شبه قضائي عرفته الأنظمة القانونية بصفة غير رسمية، ثم تطور العمل في التشريعات الجنائية فنظمته بنصوص محددة، يختلف نطاقها ومضمونها من تشريع لآخر.

وتكمن أهمية الإستدلال في البحث والتحري عن الجرائم، جنايات وجنح ومخالفات وعن مرتكبيها من المساهمين فيها فاعلين وشركاء، وجمع المعلومات عنهم، في تهيئة وتحضير المادة اللازمة لتحريك الدعوى العمومية ضدهم.

وتستند هذه المرحلة في أساسها القانوني لتنظيم المشرع الجزائري لها في قانون الاجراءات الجزائية في المواد 11إلى 165 إج[1].

لذلك سنتناول في هذا المطلب بالدراسة معرفة من هو رجل الضبط القضائي المختص بجمع الاستدلال في فرع أول، وما سلطاته في هذه المرحلة في فرع ثان.

---

[1]– د. عبد الله أوهايبية، شرح قانون الاجراءات الجزائية الجزائري، التحري والتحقيق، دار هومة، 2008، ص193.

1.1.1.2.1.تحديد أعضاء الضبط القضائي

حددت المادة 14 من ق إج الفئات المؤهلة لصفة الضبطية القضائية، فنصت على « يشمل الضبط القضائي:

– ضباط الشرطة القضائية،

– أعوان الضبط القضائي،

– الموظفون والأعوان المنوط بهم قانونا بعض مهام الضبط القضائي» [1].

وتكفلت المواد 15، 19، 21، 22، 23، 28 من قانون الإجراءات الجزائية بتحديد فئات الموظفين والأعوان الذين تثبت لهم صفة من صفات الضبطية أو الشرطة القضائية المحددة بالمادة 14 من ق إ ج، أو أولئك الذين يمكن إضفاء الصفة عليهم وفقا لقواعد حددها نفس القانون في المادة 27منه.

أولا) ضباط الشرطة القضائية: تنص المادة 15ق إ ج على مايلي:" يتمتع بصفة ضابط الشرطة القضائية:

– رؤساء مجالس الشعبية البلدية،

– ضباط الدرك الوطني،

– الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة للمراقبين، ومحافظي وضباط الشرطة للأمن الوطني،

– ذو الرتب في الدرك، ورجال الدرك الذين أمضوا في سلك الدرك الوطني ثلاث سنوات على الأقل والذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الدفاع الوطني، بعد موافقة لجنة خاصة،

[1] – راجع المادة 14 من الأمر رقم 06–22 مؤرخ في 20 ديسمبر 2006 المعدل والمتمم للأمر رقم 66–155 المؤرخ في 8جوان 1966 المتضمن قانون الاجراءات الجزائية، جريدة رسمية عدد84 مؤرخة في 2006/12/24

– الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة للمفتشين وحفاظ وأعوان الشرطة للأمن الوطني الذين أمضوا ثلاث سنوات على الأقل بهذه الصفة والذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الداخلية والجماعات المحلية، بعد موافقة لجنة خاصة،

– ضباط وضباط الصف التابعين للمصالح العسكرية للأمن الذين تم تعيينهم خصيصا بموجب قرار مشترك صادر عن وزير الدفاع الوطني ووزير العدل"[1].

نستخلص من نص هذه المادة أن هناك فئتين من ضباط الشرطة القضائية:

أ) ضباط معينون بقوة القانون وهم:

– رؤساء المجالس الشعبية البلدية

– ضباط الدرك الوطني

– محافظو الشرطة

– ضباط الشرطة

ب) ضباط معينون بموجب قرار مشترك بين وزير العدل من جهة أو وزير الدفاع الوطني من جهة أخرى بعد موافقة لجنة خاصة بشرط أن يكونوا أمضوا ثلاث سنوات على الأقل في الخدمة.

ثانيا) أعوان الشرطة القضائية: يعتبر من أعوان الشرطة القضائية موظفو الشرطة وذوي الرتب في الدرك ورجال الدرك الذين لا تتوافر فيهم صفة الضباط طبقا للمادة 19 ق إج، كما يعتبر من أعوان الشرطة القضائية أعوان الشرطة البلدية حيث يلزم ذوي الرتب بإرسال المحاضر التي يحررونها إلى وكيل الجمهورية المختص عن طريق ضابط الشرطة القضائية الأقرب طبقا للمادة 26 ق إج.

[1]– راجع المادة 15 من الأمر 15–02مؤرخ في 23جويلية 2015 المتضمن قانون الاجراءات الجزائية جريدة رسمية عدد 28، السنة2015، وقد أضافت هذه المادة الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة، الموظفون التابعون للأسلاك الخاصة للمفتشين، حفاظ وأعوان الشرطة للأمن الوطني الذين أمضوا ثلاث سنوات على الأقل بهذه الصفة والذين تم تعيينهم بموجب قرار مشترك صادر عن وزير العدل ووزير الداخلية والجماعات المحلية بعد موافقة لجنة خاصة.

ثالثا) الموظفون والأعوان المكلفون ببعض مهام الضبطية القضائية: لم يحصر القانون الجزائري صفة الضبطية القضائية في الأعوان الذين وردت بهم المادة 19 ق إج، بل أنه وسع من مجال إضفائها لفئات أخرى من الموظفين والأعوان، وذلك في قانون الإجراءات الجزائية، وهي من فئة العاملين والموظفين في الدولة، فيضفي مرة على صنف صفة عون الضبط أو الشرطة القضائية مباشرة، وصنف ثان يحيل إلى قوانين خاصة لإمكان إضفاء صفة المكلف ببعض مهام الضبط القضائي عليه طبقا لها.

أ) صنف محدد في قانون الإجراءات الجزائية: وهو صنف من أعوان الشرطة القضائية يضم فئتين من الموظفين والأعوان يضفي عليهما قانون الاجراءات الجزائية صفة الضبطية أو الشرطة القضائية، وهما:

1- الموظفون والأعوان المختصون في الغابات: يعتبر الموظفون والأعوان المختصون في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها من أعوان الضبط القضائي، فتنص المادة 21من ق إج:« يقوم رؤساء الأقسام والمهندسون والأعوان الفنيون المختصون في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها بالبحث والتحري ومعاينة جنح مخالفات قانون الغابات وتشريع الصيد ونظام السير وجميع الأنظمة التي عينوا فيها بصفة خاصة وإثباتها في محاضر ضمن الشروط المحددة في النصوص الخاصة » .

وعليه فإن الموظفين والأعوان المختصين في الغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، والذين يعتبرون من أعوان الشرطة القضائية يختصون بالبحث والتحري عن الجرائم المتعلقة بالجنح والمخالفات المرتكبة انتهاكا لقانون الغابات وتشريع الصيد ونظام السير فيها، كتتبع الأشياء المنزوعة من الأراضي وضبطها في أماكن وجودها، ووضعها تحت الحراسة، ولهم أيضا-أي الأعوان- حق اقتياد المتلبس بالجنحة إلى وكيل الجمهورية أو إلى أقرب ضابط من ضباط الشرطة القضائية طبقا للمادة61 ق إ ج، ويجوز لهم الاستعانة بضباط الشرطة القضائية متى رأوا ضرورة لذلك، ولا يجوز للضباط الإمتناع عن مصاحبتهم إذا ما طلب منهم ذلك[1].

[1]- د. عبد الله أوهايبة، مرجع سابق، ص210

كما يجب عليهم إحترام القيد العام في دخول المساكن وتفتيشها، فلا يجوز لهم جميعا دخولها بغير إذن من السلطة القضائية المختصة[1]، وفي غير الميقات المحدد قانونا مع وجوب توقيع الضابط على المحضر[2].

2- الولاة: أضفى قانون الإجراءات الجزائية على ولاة الولايات صفة الضبطية القضائية في مجالات محددة بالجرائم التي ترتكب ضد أمن الدولة، فتخوله المادة 28 منه صلاحيات الضبطية القضائية في هذا المجال فتنص:« يجوز لكل والٍ في حالة وقوع جناية أو جنحة ضد أمن الدولة وعند الإستعجال فحسب، إذا لم يكن قد وصل إلى علمه أن السلطة القضائية قد أُخطرت بالحادث أن يقوم بنفسه بإتخاذ جميع الإجراءات الضرورية لإثبات الجنايات أو الجنح الموضحة آنفا أو يكلف بذلك كتابة ضباط الشرطة القضائية المختصين».

ب) الأصناف المحددة في قوانين خاصة: وهي فئة من موظفي و أعوان الإدارات والمصالح العمومية العاملة بأجهزة الدولة، يخولون صفة العون في الضبط القضائي بموجب نصوص خاصة حسب كل قطاع يرى المشرع ضرورة لإضفاء الصفة عليه، وهو ما تقرره المادة 27 ق إ ج:« يباشر الموظفون وأعوان الإدارات والمصالح العمومية بعض سلطات الضبط القضائي التي تناط بهم بموجب قوانين خاصة وفق الأوضاع وفي الحدود المبينة بتلك القوانين» .

ومن الموظفين والأعوان الذين يتمتعون طبقا لتلك القوانين الخاصة بصفة العون في الضبطية القضائية:

- مفتشو العمل[3]

- أعوان الجمارك[4]

---

[1]-راجع المادة 44 ق إ ج.

[2]- راجع المادة 22 نفس القانون.

[3]- راجع المادة 14 من القانون رقم 90-03 المؤرخ في 6 فيفري 1990 المتعلق باختصاصات مفتشية العمل

[4]- راجع المادة 41 من القانون رقم 98-10 مؤرخ في 22 أوت 1998 يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك، جريدة رسمية عدد61 عام 1998.

– المهندسون ومهندسو الأشغال ورؤساء المقاطعة[1]

– مفتشو الأسعار ومفتشو التجارة[2]

–أعوان الصحة النباتية[3]

– أعوان البريد والمواصلات[4]

–شرطة المياه[5]

– مفتشو الصيد وحرس الشواطئ[6]

وفي الجرائم الماسة بالملاحة البحرية نجد المادة 557 من القانون البحري تنص على:« زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم:

– ربابنة السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات

– المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشو الملاحة والعمل البحري

–الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ » [7].

---

[1]– راجع المادة 130 من القانون رقم 01–14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل بالقانون رقم 09–03 المؤرخ في 22جويلية 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها، جريدة رسمية عدد 45 عام 2009.

[2]– راجع المادة 25 من القانون 09–03 مؤرخ في 25 فيفري 2009 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، جريدة رسمية عدد15 لعام 2009.

[3] – راجع المادة 52 من القانون 87–17 المؤرخ في 1 أوت 1987المتعلق حماية الصحة النباتية، جريدة رسمية عدد 32 المؤرخ في 5 اوت 1987.

[4]– راجع المادة 121 من القانون 2000–03 المؤرخ في 5 أوت عام 2000 المتعلق بالبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية جريدة رسمية عدد 48 مؤرخ في 6 أوت 2000.

[5]– راجع المادة 160 من القانون 05–12 المؤرخ في 4 أوت 2005 المتعلق بالمياه

[6]– راجع المادة 557 من القانون رقم 76–80 مؤرخ في 23 أكتوبر عام 1976 المتضمن القانون البحري المعدل بالقانون رقم 98–05 المؤرخ في 25 جوان 1998 جريدة رسمية عدد47 عام 1998.

[7]– راجع المادة 557 من القانون البحري رقم 98–05

ونصت المادة 558 من نفس القانون على أن:« ترسل المحاضر المتعلقة بتحريات ومعاينات المخالفات الموقعة حسب الأصول، والمعدة وفقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية من طرف الأشخاص المذكورين في المادة 557 أعلاه إلى وكيل الجمهورية وتكون حجيتها صالحة إلى أن يثبت العكس ولا تخضع المحاضر إلى التأكيد».

وفي حالة ارتكاب جريمة أو جنحة على متن السفينة أثناء الرحلة، يستطيع الربان بعد إجراء تحقيق يتم تسجيله، حبس المتهم بصفة احتياطية وتسليمه على متن باخرة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري[1].

وعلى ذات النهج سار المشرع العماني بموجب المادة 100 من القانون البحري العماني رقم 35 لعام 1981 والتي تنص على أنه:« إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة يتولى الربان جمع الإستدلالات ويجري التحريات التي لا تحتمل التأخير، ويأمر عند الإقتضاء بالقبض على المتهم وإجراء التفتيشات والتدابير اللازمة لإثبات الجريمة، ويعد الربان تقريرا بإجراءات التحقيق يسلمه مع الأشياء المضبوطة إلى مركز الشرطة في أول ميناء عماني يرسو به »[2].

وكذلك المادة 98 من قانون رقم 8 لعام 1990 المتعلق بقانون التجارة البحرية المصري والتي تنص على أنه:« إذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان– إلى حين وصول السلطات المختصة– جمع الإستدلالات و إجراء التحريات التي لا تحتمل التأخير، وله عند الإقتضاء أن يأمر بالتحفظ على المتهم و أن يتخذ التدابير اللازمة للمحافظة على الأشياء التي قد تفيد في إثبات الجريمة"[3]» .

وعلى هذا يمكننا القول بأن ربان السفينة يتمتع بصفة الضبطية القضائية، وله سلطة جمع الإستدلالات وتحرير المحاضر بشأن الجرائم التي تقع على متن السفينة من طاقم السفينة أو الركاب المسافرين.

---

[1]– راجع المادة 456 من القانون البحري رقم 98–05

[2]– راجع القانون العماني رقم 35 لعام 1981

[3]– راجع القانون رقم 8 لعام 1990 المتعلق بقانون التجارة البحرية المصري

2.1.1.2.1. سلطات ضباط الشرطة القضائية في مرحلة الاستدلال

حددت القوانين الداخلية الواجبات الملقاة على عاتق ضابط الشرطة القضائية بخصوص وظيفته المتعلقة بمرحلة الاستدلال، وهذه الواجبات هي:

أولا) البحث والتحري: بيّن قانون الاجراءات الجزائية أن من بين مهام الشرطة القضائية مهمة البحث والتحري عن الجرائم المقررة في قانون العقوبات، وذلك طبقا لما نصت عليه المادة 12 فقرة2:« ويناط بالشرطة القضائية مهمة البحث والتحري عن الجرائم المقررة في قانون العقوبات وجمع الأدلة والبحث عن مرتكبيها مادام لم يبدأ فيها بتحقيق قضائي» .

والتحري هو عبارة عن إتخاذ كافة الإجراءات التي توصل رجل الشرطة القضائية إلى معرفة مرتكب الجريمة متى وصل إلى علمه ارتكابها، وذلك عن طريق تجميعه للقرائن والأدلة التي تثبت وقوع الجريمة ونسبتها إلى فاعلها[1].

والتحري عن الجرائم عام إذا ما أطلق يشمل البحث المستمر لرجل الشرطة القضائية عن أي جريمة وصل علم و نبأ ارتكابها إليه، وهذا هو أصل عملهم الذي لا ينفكون عنه ماداموا في دوائر اختصاصهم، وهو خاص إذا ما قصر على جريمة معينة كالتي هي موضع شكوى أو بلاغ.

والتحريات مطلوب فيها الجدية لأنها وإن كانت غير ملزمة للقاضي، حيث هو غير مقيد في تكوين عقيدته واقتناعه بأي دليل، إلا أنه يمكن أن يعول عليها في استصدار إذن ببعض الإجراءات الأخرى والتي قد يكون لها مساس بالحرية.

والتحريات يمكن أن يقوم بها ضابط الشرطة القضائية كما يمكن أن يقوم بها عون من أعوانه، وعليه اشترط فيها ألا تكون ماسة بحرية المسكن ولا بالحرية الشخصية، وهذا في حد ذاته يعد ضمانة للمشتبه فيه[2].

---

[1]– جمال جرجس مجلع تاوضروس، الشرعية الدستورية لأعمال الضبطية القضائية، طبعة أولى، النسر الذهبي للطباعة عابدين مصر، 2006، ص87.

[2]– نفس المرجع، ص92.

وإجراءات التحريات في الجرائم الماسة بالملاحة البحرية هي قيام رجال الضبط القضائي المختصين بذلك الإقليم البحري بنفس الإجراءات التي تتم على اليابسة من مراقبة السفن المشتبه بها لتسجيل كل ما يحدث من تصرفات غير مشروعة قد تقع على سفن أخرى أو على أشياء أو أماكن أو أن تخل بالأمن العام للملاحة البحرية أو بالأمن القومي للدولة الساحلية.

ثانيا) تلقي التبليغات والشكاوى: أوجب القانون على ضابط الشرطة القضائية قبول التبليغات والشكاوى التي ترد إليهم بشأن الجرائم، وإرسالها فورا إلى النيابة العامة، إذ يتعين عليهم أن يحرروا محاضر بأعمالهم وأن يبادروا بغير تمهل إلى إخطار وكيل الجمهورية بالجنايات والجنح التي تصل إلى علمهم سواء ما يرد منها من أي فرد من عامة الناس، أو من الموظفين العموميين أو المكلفين بخدمة عامة عن الجرائم التي تقع أثناء تأدية عملهم أو بسببه[1].

والمقصود هنا بالتبليغ عن الجرائم إخبار السلطات المختصة عنها أي مجرد إيصال خبرها إلى علم السلطات العامة وقد تكون من مصدر مجهول أو من مصدر معلوم، كما قد تكون كتابة أو شفاهية أو عن طريق الهاتف أو غيرها من الوسائل.

والتبليغ غير الشكوى فهذه الأخيرة لا تكون إلا من الضحية أو المتضرر من الجريمة كما قد تكون من الموظف العمومي أو المكلف بخدمة، كما قد تكون من مصدر مجهول على السواء.

كما نص المشرع على وجوب قيام ضباط الشرطة القضائية بإرسال التبليغات والشكاوى فورا إلى وكيل الجمهورية وفي ذلك تنص المادة 18 ق إج على أنه « يتعين على ضباط الشرطة القضائية أن يحرروا محاضر لأعمالهم وأن يبادروا بغير تمهل إلى إخطار وكيل الجمهورية بالجنايات والجنح التي تصل إلى علمهم».

والتبليغ عن الجرائم الواقعة على الملاحة البحرية قد تكون من ربان السفينة أو أحد أفراد طاقمها أو أحد الأشخاص على متنها، وذلك عند مواجهة خطر يهددهم سواء كان من داخل السفينة أو سفينة

---

[1]– أحمد غاي، ضمانات المشتبه فيه أثناء مرحلة التحريات الأولية، الطبعة الأولى، دار هومة، الجزائر، 2003، ص35. و أنظر أيضا: أحمد شوقي الشلقاني، مبادئ الإجراءات الجزائية في التشريع الجزائري، الجزء الثاني، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008، ص168.

قرصنة[1]، والذي يتلقى البلاغ هنا هم حراس السواحل الذين هم رجال الضبط في هذه المناطق[2]، وكذلك المراكز التي أُنشئت لتلقي البلاغات من السفن التي تتعرض لعملية قرصنة[3].

ثالثا) جمع الإستدلالات: يقصد بجمع الاستدلالات تلك الإجراءات التي من شأنها التأكد من وقوع الجريمة ومعرفة مرتكبها والتوصل عن طريق الإيضاحات إلى تجميع القرائن وأوجه الإثبات التي يترتب عليها إسناد الجريمة إلى مرتكبيها قانونا[4].

ويتخذ رجال الضبطية القضائية عدة إجراءات قانونية للتمكن من جمع الاستدلالات عن الجرائم ولو في غير حالة التلبس وبلا استئذان سلطة التحقيق كالإنتقال إلى مكان الجريمة وإجراء معاينة، جمع الإيضاحات عن الجريمة والتي تفيد التحقيق، سماع أقوال المتهم أو المتهمين والتحري عنهم[5]، تحرير محضر الإستدلالات[6] والتصرف فيه.

---

[1]– راجع المواد 566، 558 من القانون البحري الجزائري 98-05، مرجع سابق.

[2]– وعند تلقي حرس الحدود أو خفر السواحل بلاغا عن جريمة قرصنة أو تلويث البيئة البحرية بالإجراءات التالية: – توجيه الدوريات البحرية القريبة من المواقع/– التوجه إلى مكان ارتكاب الحادث للمعاينة وضبط الجريمة/ – تحذير السفن والقوارب القريبة من موقع الحادث/ – الإبلاغ الفوري إلى الجهات المختصة ومتابعة تطوراتها ومستجداتها والعمل على إخلاء السفينة إذا كانت محتجزة/ – التعميم فورا على جميع دوريات حرس الحدود أو حراس السواحل في المنطقة التي يشير البلاغ إلى ارتكاب الحادث بالقرب منها من أجل البحث والتحري عن السفينة أو الزورق التي وردت أوصافه في البلاغ، أنظر في ذلك علي عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، رسالة ماجستير، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص242.

[3]– من بين المراكز التي أنشئت مركز بماليزيا، مركز في كينيا ومركز ريماس في اليمن.

[4]– أحمد غاي، مرجع سابق، ص26.

[5]– راجع المادة 12 فقرة2 من ق إ ج

[6]– أوجب القانون إثبات جميع الإجراءات التي يقوم بها ضابط الشرطة القضائية في محاضر موقع عليها منه، ويعين بها وقت إتخاذ الإجراءات وتاريخه ومكان حصوله، ويجب أن يشمل المحضر فضلا عما تقدم توقيع جميع من سئلوا بمعرفة رجال الضبط بين شهود وخبراء، ويرسل المحضر إلى وكيل الجمهورية مع الأوراق والأشياء التي تم ضبطها وهو ما تضمنته المادة 18 من ق إ ج.

وبتطبيق ذلك على حالات تعريض الملاحة البحرية للخطر في القانون الجنائي نجد أنه عندما تتعرض وسيلة من وسائل المواصلات البحرية للخطر يتم بموجبه إبلاغ حراس السواحل ليقوموا بدورهم في جمع البلاغات و الإيضاحات عن الجريمة التي تعرضت لها وسيلة المواصلات البحرية سواء كانت سفينة أو مركب وذلك من المبلغ عن الجريمة سواء كان ربان السفينة أو أحد أفراد طاقمها، أو من سفينة أخرى لا تستطيع مساعدة تلك السفينة، بل قامت بإبلاغ السلطات لغوث

ونعتقد أن الإجراءات التي تتم بعد وقوع الجريمة من جمع الإستدلالات وتلقي البلاغات والشكاوى في الجرائم الداخلية في إقليم الدولة هي نفسها التي يجب تطبيقها في الجرائم الواقعة على الملاحة البحرية من تلقي البلاغات من قبل ربان السفينة أو أحد طاقمها عن وجود جريمة على متن تلك السفينة، والذي يقوم بتلقي البلاغ هم حراس السواحل وهم يقومون أيضا بجمع الاستدلالات وجمع الأدلة وغير ذلك من الإجراءات القانونية التي من اختصاص رجال الضبط القضائي السابق ذكرها.

كما أن هذه الجرائم التي تقع على متن السفن تخضع لقانون دولة العلم وفقا للاتفاقيات الدولية، والسفن في عرض البحر تعتبر من إقليم الدولة التي ترفع علمها وتطبق كل القوانين الداخلية عليها[1]، أما إذا كان السبب في وقوع جرائم من سفينة أخرى فإن الاختصاص هنا يكون للسفينة التي قامت بالقبض على طاقم سفينة القرصنة، والسفن المختصة بتعقب وتفتيش هذه السفن هي السفن الحربية أو العاملة التي تجوب في عرض البحر[2].

2.1.2.1. مرحلة التحقيق

يعد التحقيق الإبتدائي من أهم المراحل التي تمر بها الدعوى العمومية، حيث يتم خلالها تمحيص الأدلة للتأكد من نسبة الجريمة إلى المتهم حتى لا تحال الدعوى إلى المحكمة دون سند من الواقع والقانون.

لذا سنتعرض في هذا المطلب للتحقيق في القانون الداخلي (الفرع الأول) والتحقيق في الإتفاقيات الدولية(الفرع الثاني).

= السفينة التي تواجه الخطر، وكذلك الاستماع ومعرفة التفاصيل من الشهود مع مراعاة كافة الضمانات في هذا الشأن. أنظر في ذلك: د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص177.

[1]– وفي ذلك تنص المادة 590 من ق إ ج:" تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها
وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية".

[2]– تنص المادة 107 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه:" لا يجوز تنفيذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك".

1.2.1.2.1. التحقيق في القانون الوطني

يقصد بالتحقيق الإبتدائي مجموعة الإجراءات التي تباشرها سلطة التحقيق ممثلة في قاضي التحقيق أصلا وغرفة الإتهام أو في رجال الضبط القضائي متى نُدب لذلك بالشكل المحدد قانونا بغية تعزيز الدلائل الواردة بمحضر جمع الإستدلالات وذلك تمهيدا لإصدار قرار بالتصرف في التحقيق.

ومن ثم فإن السلطة المختصة بالتحقيق هي جهات التحقيق وهي السلطة الأصيلة بمباشرة التحقيق الإبتدائي، ومع ذلك فإن هذا لا يمنعها من الإستعانة برجال الضبط القضائي للقيام ببعض أعمال التحقيق الإبتدائي عنها مثل القبض والتفتيش.

وعليه سنتناول في هذا الفرع بالدراسة التحقيق من قبل ضباط الشرطة القضائية، وكذلك من قبل جهات التحقيق.

أولا) التحقيق بواسطة ضباط الشرطة القضائية: منح قانون الإجراءات الجزائية ضباط الشرطة القضائية وحدهم دون غيرهم بمباشرة بعض الإجراءات التي تتضمن تعرضا للحقوق والحريات الفردية بتقييدها أو الحد من استعمالها، وهذا بالنص على تخويله–ضابط الشرطة القضائية– جزء من سلطة التحقيق وذلك على سبيل الإستثناء من الأصل في حالات محددة.

أ) سلطات ضباط الشرطة القضائية في التحقيق: منح القانون رجل الضبط القضائي الحق في إتخاذ قدر معين من الإجراءات التي تعد بحسب الأصل إجراءات تحقيق لا استدلال لما فيها من معنى الإعتداء على حرمة شخص المتهم أو حرمة مسكنه، وذلك في أحوال استثنائية هي:

–أنه منحهم حق القبض على المتهمين في نطاق معين مع أن القبض يعد بحسب الأصل من إجراءات التحقيق لا الاستدلال[1]

– أنه منحهم حق تفتيش الأشخاص المتهمين في أحوال التلبس بالجنايات والجنح المعاقب عليها بالحبس[2]

---

[1]– راجع المادة 51 فقرة4 من القانون رقم 15– 02 المتضمن تعديل ق إ ج

[2]– راجع المادة 61 ق إ ج

–أنه منحهم الحق في مباشرة قسط كبير من إجراءات التحقيق في أحوال التلبس، وهي القبض والتفتيش للأشخاص والمنازل وضبط الأشياء عن طريق التفتيش، وكلها إجراءات تحقيق لا استدلال[1].

– أنه منحهم الحق في مباشرة بعض إجراءات التحقيق، ولم يمنحهم كل سلطات التحقيق الإبتدائي، لأن صفتهم الأصلية هي الضبط الإداري لا القضائي، أي أن وظيفتهم هي منع الجرائم قبل أن تقع بالفعل لا التحقيق فيما بعد أن تقع، ومن جهة أخرى لأنهم مسؤولون عن حفظ الأمن، ويخشى في سبيل حماسهم في أداء واجبهم أن يبالغوا في وزن الدلائل أو شبهات الإتهام في الدعاوى التي قد تنشأ عن الجرائم بعد وقوعها، ونتطرق لكل حق فيمايلي:

1– القبض على المتهم: يعد القبض إجراء من إجراءات التحقيق الإبتدائي، خوّله القانون للنيابة العامة، ولا يجوز لغيرها مباشرته إلا بإذن منها، وخوّل لرجال الضبط القضائي صفة قاضي التحقيق على سبيل الاستثناء بأمر من سلطة التحقيق بهدف جمع أدلة الجريمة قبل أن يتركها للضياع.

والقبض بوجه عام هو سلب حرية الفرد لمدة قصيرة باحتجازه في المكان الذي يعده القانون لذلك[2]، لمنعه من الفرار، وتمهيدا لاستجوابه بمعرفة الجهة المختصة، وعرفته المادة 70 إج يمني بقولها:« هو ضبط الشخص وإحضاره أمام المحكمة أو النيابة العامة، أو مأموري الضبط القضائي في الحالات المنصوص عليها قانونا، ويكون بموجب أمر صادر من الآمر بالقبض أو بدون أمر إذا كان الشخص حاضرا أمامه، ويترتب على ذلك حرمان المقبوض عليه من حريته حتى يتم التصرف في أمره»[3].

وهو بهذا المفهوم إجراء خطير ينطوي على مساس كبير بالحرية الفردية، هذه الأخيرة التي تعني بها التشريعات وتضمنتها في دساتيرها وحرمت المساس بها إلا في الأحوال التي ينص عليها القانون.

---

[1]– راجع المادة 41 ق إ ج، وهذا يعني أن صلاحية ضباط الشرطة القضائية تنحصر في القيام ببعض أعمال التحقيق، فلا تمتد لجميع إجراءات التحقيق من جهة، ولا تتعلق بأوامر قاضي التحقيق أصلا من جهة أخرى.

[2]– د. محمد عزت، مرجع سابق، ص614.

[3]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص183.

وقد نص الدستور الجزائري في المادة 40 منه على أن: «تضمن الدولة عدم إنتهاك حرمة الإنسان » ، وتنص المادة 41 منه:« يعاقب القانون على المخالفات المرتكبة ضد الحقوق والحريات وعلى كل ما يمس سلامة الإنسان البدنية والمعنوية»، ثم أكدت المادة 59 على أن القبض حالة استثنائية لا يجوز إلا في الحدود التي يسمح بها القانون، ووفقا للأشكال المحددة فيه فتنص:« لا يتابع أحد، ولا يوقف أو يحتجز، إلا ضمن الشروط المحددة بالقانون، وطبقا للأشكال التي نص عليها»[1].

وإذا كان الدستور قد نص على القبض فإن المشرع في قانون الإجراءات الجزائية أغفل تنظيم القبض صراحة في مرحلة الضبطية القضائية عند تنظيمه للتلبس، مما ترك المجال واسعا للرأي لمناقشة وتحديد المصدر القانوني للقبض على المشتبه فيه[2].

و نعتقد أن المصدر القانوني للقبض هو نص الفقرة4 من المادة 51 ق إج التي تنص: « و إذا قامت ضد الشخص دلائل قوية ومتماسكة من شأنها التدليل على إتهامه فيتعين على ضابط الشرطة القضائية أن يقتاده إلى وكيل الجمهورية دون أن يوقفه للنظر أكثر من ثمان وأربعين (48) ساعة » . وهذا يقتضي توافر الشروط التالية:

– أن تكون هناك جريمة متلبس بها طبقا لنص المادتين 41، 55 ق إج جناية أو جنحة معاقب عليها بالحبس أو بعقوبة أشد

– أن تقوم في حق المشتبه فيه دلائل قوية ومتماسكة من شأنها التدليل على إتهامه، وهي تعني الامارات التي يدل ثبوتها على توافر عناصر تكفي سندا لاتهام المشتبه فيه، وبالتالي تجيز القبض على من توافرت فيه، أو هي شبهات تستند لظروف الواقعة تؤدي للإعتقاد بنسبة الجريمة للمتهم

– أن يتم القبض على المشتبه فيه بواسطة ضباط الشرطة القضائية، ولا يعدو أن يكون دور أعوان الضبط القضائي إلا مساعدة ومعاونة الضابط في مباشرة الإجراءات

---

[1]– راجع المواد 40، 41، 59 من القانون رقم 16–01 المؤرخ في 6 مارس سنة2016 المتضمن التعديل الدستوري، جريدة رسمية عدد14 سنة 2016

[2]– فقد ذهب جانب من الفقه إلى أن مصدره هو المادة 161 ق إ ج وهي المادة المتعلقة بحق عامة الناس في إقتياد المتلبس بالجريمة إلى أقرب مركز للشرطة أو الدرك الوطني، وإعتمد آخرون نص المادة 120 ق إ ج، في حين طرف ثالث نص المادتين 51، 61 إج، أنظر في ذلك: د. عبد الله أوهايبية، مرجع سابق، ص261.

– أن لا يوقف المشتبه فيه في مركز من مراكز الشرطة أو الدرك الوطني أكثر من 48 ساعة، متى اقتضت ظروف الحال توقيفه تحت النظر[1].

وبذلك يكون القبض غير الحبس المؤقت لأن هذا الأخير يكون لأيام قد تطول إلى شهور، ولا يصدر الأمر به إلا من سلطات التحقيق دون الإستدلال وبشروط خاصة، أما القبض فلا يمتد لأكثر من يومين، ويتفق الحبس المؤقت والقبض في أن كليهما من إجراءات التحقيق وأنهما يسلبان حرية المتهم.

كما أن القبض ليس كالاستيقاف، ذلك أن القبض لا يجوز إجراؤه إلا من رجال الضبط القضائي وحدهم، بينما يجوز الاستيقاف بمعرفة أي شخص من رجال السلطة العامة ولو لم يكن من رجال الضبط القضائي، كما لا يشترط فيه التلبس عكس القبض الذي يجوز عند الإشتباه في توافر أية جناية أو جنحة.

كما أن الاستيقاف لا يعد من إجراءات التحقيق بل هو إجراء تحفظي بينما القبض يعد من إجراءات التحقيق[2].

كما يختلف القبض عن التحفظ على الأشخاص، ذلك أن الأول يختص به رجل الضبط القضائي استثناء في حالة التلبس وضد الجاني، في حين أن التحفظ يمكن أن يصدر ضد أي شخص ولو كان شاهدا طالما يمكن الحصول منه على معلومات مفيدة للتحقيق.

والقبض يُجيز تفتيش الشخص المقبوض عليه تفتيشا قانونا، في حين أن التحفظ على الأشخاص لا يجيز إلا التفتيش الوقائي، كما أن القبض لا يكون إلا للوقت اللازم لتسليم مرتكب الجريمة للجهة المختصة، في حين التحفظ مدته أربع وعشرون ساعة ويمكن أن يمتد في بعض الأحوال.

والتحفظ لا يعتبر قبضا بالمعنى القانوني، وليس فيه مساس بحرية الأفراد وإن كان يتضمن بعض القيود والتي لها طابعا عارضا مؤقتا سندها نظرية الضرورة الإجرائية فلا مساس بهذه الحرية إذا

---

[1]– د. عبد الله أوهايبة، مرجع سابق، ص263، 264.

[2]– د. محمد عزت، مرجع سابق، ص615.

طلب الشخص أن يمكث لحظات أو فترة من الزمن مثلما هو مقرر لمأمور الضبط القضائي –في غير حالات التلبس– من إتخاذ الإجراءات التحفظية المناسبة (المادة 34، 35 فقرة2 من قانون الاجراءات الجزائية المصري)[1].

2– **تفتيش الأشخاص المتهمين:** التفتيش إجراء من إجراءات التحقيق الإبتدائي، وليس من إجراءات الإستدلال، لأنه إجراء يرمي إلى كشف الحقيقة حول جريمة معينة وقعت بالفعل من وجهة ثبوتها ونسبتها إلى متهم معين، ومن ثم فإن مباشرته من جانب قاضي التحقيق، أو الإذن به –لأحد رجال الضبط– تفترض وقوع جريمة بالفعل وتواجد دلائل كافية على إتهام شخص معين بارتكابها[2].

ويعد التفتيش من أخطر الحقوق التي منحت لقاضي التحقيق، وذلك لمساسها بالحريات التي تكفلها الدساتير، ولم ينظم قانون الإجراءات الجزائية الجزائري تفتيش الأشخاص المشتبه فيهم أو المتهمين، لا باعتبار تفتيش الأشخاص من الإجراءات الوقائية والأمنية[3]، أو باعتباره من إجراءات التحقيق الإبتدائي بغرض جمع الأدلة.

إلا أن هذا لم يمنع المشرع من النص عليه في القوانين الخاصة كسلطة مخولة لفئة من الموظفين المكلفين ببعض مهام الضبط القضائي، فنظمه في قانون الجمارك في المادة 41 منه التي تنص على:« يمكن أعوان الجمارك، في إطار الفحص والمراقبة الجمركية تفتيش البضائع ووسائل النقل والأشخاص مع مراعاة الإختصاص الإقليمي لكل غرفة »[4].

وعليه فإن تفتيش الأشخاص وفق هذا النص والقواعد العامة في القانون باعتباره وقائيا يجوز كلما دعت ظروف الحال لذلك تحوطا من أن يعتدي صاحب المسكن على من يقوم بتفتيش مسكنه، كما في حالة اقتياد المتلبس لأقرب مركز للشرطة أو الدرك طبقا للمادة 61 ق إ ج، أما تفتيش

---

[1]– د. محمد عزت، مرجع سابق، ص617.

[2]– نفس المرجع، ص617.

[3]– التفتيش الوقائي أو الأمني بغرض الحيطة والتوقي يجوز للضابط وغير الضابط وأعوانه ورجال السلطة العامة وكذا عامة الناس كل فيما يخصه في حالة الحجز تحت المراقبة والقبض وضبط المشتبه فيه واقتياده إلى أقرب ضابط شرطة قضائية، انظر في ذلك: د. عبد الله اوهايبة، مرجع سابق، ص277.

[4]– راجع المادة 41 من قانون الجمارك رقم 98–10،المؤرخ في 22 أوت 1998 يعدل ويتمم القانون رقم 79–07 المؤرخ في 21جويلية 1979 ، جريدة رسمية عدد61 الصادر بتاريخ 23 أوت 1998.

الأشخاص باعتباره إجراء قضائيا فيجوز لضابط الشرطة القضائية في حالتين: تفتيش الشخص حالة القبض عليه: إذا ألقى ضابط الشرطة القضائية القبض على المشتبه في ارتكابه الجريمة أو مساهمته فيها أو محاولة ارتكابها تطبيقا لحكم المادة 51 فقرة 4 من ق إج، أو قام به بناء على أمر قضائي تطبيقا لحكم المادة 120 إج يجوز له أن يقوم بتفتيش المقبوض عليه تفتيشا صحيحا منتجا لآثاره القانونية، وهو تفتيش مقترن بالقبض في الجناية أو الجنحة المتلبس بها، أو تنفيذ الأمر بالقبض الصادر من قاضي التحقيق.

– تفتيش الشخص كإجراء مكمل لتفتيش المسكن: إذا كان الأصل في تفتيش الأشخاص أنه إجراء مستقل عن تفتيش المساكن، فالقاعدة أن هذا التفتيش الأخير لا يجيز تفتيش الأشخاص المتواجدين بالمسكن سواء كان صاحبه أو من الغير، إلا إذا دعت مقتضيات إجرائه بأن قامت دلائل قوية على حيازة أو إخفاء أحد المتواجدين به لأشياء أو أوراق تتعلق بالجريمة موضوع البحث تفيد في إظهار الحقيقة جاز تفتيشه[1].

وتطبيقا لذلك في الجرائم الماسة بالبيئة البحرية أجاز المشرع البيئي لرجال الضبط القضائي من حرس الشواطئ وأعوان الجمارك تفتيش، في أي وقت، المنشآت والأجهزة الموجودة في المنطقة البحرية للنطاق الجمركي، ويمكنهم تفتيش وسائل النقل التي تساعد على إستغلاله أو إستغلال ثرواته الطبيعية، داخل مناطق الأمن المحددة قانونا، وفي المناطق البحرية من النطاق الجمركي[2].

وتقابلها المادة 12 من القانون رقم 11 لعام 1993 بشأن حماية البيئة البحرية من التلوث اليمني، والتي نصت على أن:« يتمتع ضابط مراقبة التلوث سلطة الصعود إلى ظهر أي سفينة أو جهاز لنقل الزيت في المنطقة الخالية من التلوث أو دخول أي موقع بحري في الجمهورية لأغراض التأكد من التقيد بأحكام هذا القانون، وعلى وجه الخصوص مايلي: إتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع التلوث ومكافحته، تفقد المعدات والسجلات المتعلقة بالحد من التلوث ومكافحته، استجواب الأشخاص في الأمور المتعلقة بتنفيذ هذا القانون، إتخاذ الإجراءات الكفيلة بتنفيذ المادة 17 من هذا القانون » [3].

---

[1]– د. عبد الله اوهايبية، مرجع سابق، ص277.

[2]– راجع المادة 41 من قانون الجمارك رقم 98–10، مرجع سابق.

[3]– راجع المادة 12 من القانون اليمني رقم 11 لعام 1993 المتعلق بحماية البيئة البحرية من التلوث.

ب) سلطات الضبطية القضائية في حالات التلبس: التلبس هو صفة تلازم الجريمة بذاتها لشخص مرتكبها مما يتيح لضابط الشرطة الذي شاهد وقوعها أن يقبض على كل من يقوم ضده دليل على مساهمته فيها، و أن يجري تفتيشه بغير إذن من النيابة العامة[1].

وقد منح قانون الإجراءات الجزائية لضباط الشرطة القضائية مباشرة قسط كبير من إجراءات التحقيق في أحوال التلبس(المواد 41، 42، 45، 47، 50، 51، 52، 61، 65 مكرر5 إلى 65 مكرر 18) وهي الإستيقاف والضبط والتوقيف للنظر والقبض والتفتيش ومراقبة المراسلات وتسجيل المكالمات والتسرب، وهي كلها إجراءات تحقيق لا استدلال.

ثانيا) التحقيق بواسطة جهات التحقيق: التحقيق الإبتدائي نشاط إجرائي تباشره سلطة قضائية مختصة للتحقيق في مدى صحة الإتهام الموجه بشأن واقعة جنائية معروضة عليها من طرف النيابة العامة، للبحث عن الأدلة المثبتة للتهمة والبحث عن المجرمين المتهمين بها[2].

وتختص بإجراء التحقيق الإبتدائي في الجزائر جهتان قضائيتان هما: قاضي التحقيق[3] وغرفة الإتهام[4]. ونشير هنا إلى أن المشرع الجزائري فصل بين سلطتي الإتهام والتحقيق، فيخول سلطة المتابعة والإتهام لجهاز النيابة العامة ممثلة في النائب العام ومساعديه على مستوى كل مجلس قضائي طبقا للمادة 29ق إج، ويخول سلطة التحقيق لجهة تحقيق مستقلة ومحايدة لا تخضع لغير القانون[5].

---

[1]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص188.

[2]– د. عبد الله أوهايبية، مرجع سابق، ص332.

[3]– راجع المواد 66– 175 ق إج.

[4]– راجع المواد 176–211 ق إج

[5]– تنص المادة 38 من ق إج:" تناط بقاضي التحقيق إجراءات البحث والتحري، ولا يجوز له أن يشترك في الحكم للدعوى التي نظرها بصفته قاضيا للتحقيق وإلا كان الحكم باطلا"، وتنص المادة 67فقرة 1 ق إج: "لا يجوز لقاضي التحقيق أن يجري تحقيقا إلا بموجب طلب وكيل الجمهورية لإجراء التحقيق حتى ولو كان ذلك بصدد جناية أو جنحة متلبس بها".

وهناك بعض الأنظمة تجمع بين سلطتي الإتهام والتحقيق في جهة واحدة، كالنظام الإجرائي المصري[1]، والنظام الإجرائي اليمني[2]، ويوصف هذا النظام بأنه أشد الأنظمة خطرا على الحقوق والحريات الفردية.

ومن خصائص التحقيق الإبتدائي تدوين التحقيق بمعرفة كاتب مختص، فقد استلزم المشرع في التحقيق الإبتدائي التدوين وتحرير محضر بمعرفة كاتب التحقيق وفي ذلك تنص المادة 2/68 ق إج:« وتحرر نسخة عن هذه الإجراءات وكذلك جميع الأوراق ويؤشر كاتب التحقيق أو ضابط الشرطة القضائية المنتدب على كل نسخة بمطابقتها للأصل وذلك مع مراعاة ما أشير إليه في الفقرة الخامسة من هذه المادة »[3].

ويجب أن يكون محضر التحقيق مستوفيا للشروط الشكلية، موقعا من طرف قاضي التحقيق والكاتب والشاهد إن وجد، وخاليا من أي تحشير بين السطور، والمصادقة على كل شطب أو تخريج من القاضي والكاتب والشاهد والمترجم كلما كان هناك داعٍ لذلك.

و في ذلك تنص المادة 95 ق إج:« لا يجوز أن تتضمن المحاضر تحشيرا بين السطور ويصادق قاضي التحقيق والكاتب والشاهد على كل شطب أو تخريج فيها ومن المترجم أيضا إن كان ثمة محل لذلك وبغير هذه المصادقة تعتبر هذه التشطيبات أو التخريجات ملغاة وكذلك الشأن في المحضر الذي لم يوقع عليه توقيعا صحيحا أو في الصفحات التي تتضمن توقيع الشاهد »[4].

كما قرر المشرع سرية التحقيق سواء كان يباشر من قاضي التحقيق أم كان يباشر من النيابة العامة وأعضاء الضبطية القضائية والخبراء والمترجمين، وفي هذا تنص المادة 2/11 ق إج« وكل شخص يساهم في هذه الإجراءات ملزم بكتمان السر المهني بالشروط المبينة في قانون العقوبات وتحت طائلة العقوبات المنصوص عليها فيه».

---

[1]– راجع المادة 64–65 قانون الاجراءات الجزائية المصري رقم 150لعام 1950

[2]– راجع المادة 115 قانون الاجراءات الجزائية اليمني رقم 13 لعام 1994.

[3]– راجع المادة 68 فقرة2 ق إ ج

[4]– راجع المادة 95 ق إج.

وهذه السرية مقتصرة على من لم يكن طرفا في الدعوى[1] أما الأطراف فيكون التحقيق في مواجهتهم، حيث أوجب القانون إخطار كل من له مصلحة في التحقيق كالمتهم والمدعي المدني ووكلائهما والنيابة العامة بمواعيد التحقيق، يوم وساعة ومكان مباشرة إجراءات التحقيق[2].

ومن الأعمال التي يقوم بها قاضي التحقيق إجراءات جمع الأدلة، حيث يسمح القانون لقاضي التحقيق بالقيام بأي إجراء يراه ضروريا للكشف عن الحقيقة[3]، وتشمل هذه الإجراءات ندب الخبراء[4] والانتقال للمعاينة[5] والتفتيش[6] وضبط الأشياء المتعلقة بالجريمة[1] وسماع الشهود[2] والاستجواب[3] والمواجهة[4] والإنابة القضائية[5] والتحقيق في شخصية المتهم[6].

---

[1]– وفي ذلك تنص المادة 11 ق إج:" تكون إجراءات التحري والتحقيق سرية، ما لم ينص القانون على خلاف ذلك ودون إضرار بحقوق الدفاع"، فسرية التحقيق تعني إجراء التحقيق في جو من السرية والكتمان بالنسبة للجمهور، أي ضد كل شخص لا يعنيه أمر التحقيق في موضوع ما عن حضوره أو الإطلاع على أوراقه.

[2] – راجع المواد82، 87، 100، 102، 106 ق إ ج.

[3] – و في ذلك تنص المادة 1/68 ق إج:« يقوم قاضي التحقيق وفقا للقانون باتخاذ جميع إجراءات التحقيق التي يراها ضرورية للكشف عن الحقيقة، بالتحري عن أدلة الإتهام وأدلة النفي».

[4]– نصت على ندب الخبراء كإجراء تحقيق المادة 143 ق إ ج:" لكل جهة قضائية تتولى التحقيق أو تجلس للحكم عندما تعرض لها مسألة ذات طابع فني أن تأمر بندب خبير إما بناء على طلب النيابة العامة أو الخصوم أو من تلقاء نفسها'، وفي جرائم الملاحة البحرية فإن سلطة التحقيق تحتاج إلى الاستعانة بخبراء البحر الفنيين، أو الاستشاريين، وهو ما نصت عليه المادة 94 فقرة7 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه:" 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 شأنا بها وتنجم عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة برعاية دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية، وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع".

[5]– نصت على الإنتقال والمعاينة المادة 79 ق إ ج:" يجوز لقاضي التحقيق الإنتقال إلى أماكن وقوع الجرائم لإجراء جميع المعاينات اللازمة، أو القيام بتفتيشها، ويُخطر بذلك وكيل الجمهورية الذي له الحق في مرافقته، ويستعين قاضي التحقيق دائما بكاتب التحقيق ويحرر محضرا بما يقوم به من إجراءات"

[6]– لم ينظم قانون الإجراءات الجزائية تفتيش الأشخاص، وبالتالي فإن هذا النوع من التفتيش يخضع للقواعد العامة، التي يقوم على وجوب إحترام حقوق الأفراد بعدم التعرض لهم إلا في الحدود التي تقتضيها المصلحة العامة وفي إطار ما يسمح به القانون، وعليه فإن قاضي التحقيق يستطيع قانونا أن يجري تفتيشا على كل شخص وجهت له النيابة العامة اتهاما بمناسبة جناية أو جنحة في طلبها الإفتتاحي أو في طلب إضافي، أو كل شخص يوجه له قاضي التحقيق الإتهام إعمالا لحكم المادة 67 ق إ ج. =

ولقاضي التحقيق أن يرتب إجراءات جمع الأدلة بالترتيب الذي قد يراه أكثر ملاءمة للجريمة، فله أن يبدأ بسماع الشهود، وله أن يبدأ بالمعاينة إذا خشى على نتيجتها من فوات الوقت أو بندب أحد الخبراء أو باستجواب المتهم إذا كان معترفا ويخشى أن يعدل عن إعترافه. ومن الإجراءات التي يتخذها قاضي التحقيق في مواجهة المتهم:

= [1]– ضبط الأشياء هو التحفظ عليها وحجزها ووضعها في أختام، إذ يقوم قاضي التحقيق بضبط وحجز الأشياء ووضعها في أحراز مختومة إذا كانت تنفع في إظهار الحقيقة، والضبط عادة ما يكون مقترنا بالتفتيش الذي يهدف إلى ضبط ما يمكن أن يفيد في إظهار الحقيقة وكشفها، وفي ذلك تنص المادة 84 ق إ ج:" ويجب على الفور إحصاء الأشياء والوثائق المضبوطة ووضعها في أحراز مختومة ولا يجوز فتح هذه الأحراز والوثائق إلا بحضور المتهم مصحوبا بمحاميه أو بعد استدعائهما قانونا كما يستدعي أيضا كل من ضبطت لديه هذه الأشياء لحضور هذا الاجراء ولا يجوز لقاضي التحقيق أن يضبط غير الاشياء و الوثائق النافعة في إظهار الحقيقة أو التي قد يضر إفشاؤها بسير التحقيق ويجوز لمن يعنيهم الأمر الحصول على نفقتهم، وفي أقصر وقت على نسخة أو صورة فوتوغرافية لهذه الوثائق التي بقيت مضبوطة إذا لم تحل دون ذلك مقتضيات التحقيق".

[2]– نصت على سماع الشهود كأحد إجراءات التحقيق المواد 88إلى 99 إ ج على أن :" يستدعي قاضي التحقيق أمامه بواسطة أحد أعوان القوة العمومية كل شخص يرى فائدة من سماع شهادته"، ووفق المادة 1/97: " كل شخص استدعي لسماع شهادته ملزم بالحضور وحلف اليمين وأداء الشهادة مع مراعاة الأحكام القانونية المتعلقة بسر المهنة"، وتعد الشهادة هي الطريق العادي للإثبات الجنائي، ويلزم الشاهد بتقديم شهادته إلى سلطة التحقيق رغم أنه ليس من أطراف الدعوى سواء الأصلية أو المنضمين، وما ذلك إلا لأنه يقدم معونة ضرورية للتحقيق ابتدائيا كان أو نهائيا حتى تتضح الحقيقة في الدعوى، ونشير هنا إلى أن المشرع الجزائري قد أقر فصلا في حماية الشهود والخبراء والضحايا بموجب التعديل 02/15 في 23 جويلية من قانون الاجراءات الجزائية من المواد 65 مكرر19 إلى 65 مكرر 28.

[3]– الإستجواب هو إجراء من إجراءات التحقيق يثبت المحقق من شخصية المتهم ومناقشته تفصيلا في الأدلة والشبهات القائمة ضده، ومطالبته بالرد عليها: إما بانكارها وإما بالتسليم بها وما يستتبعه ذلك من اعتراف بالجريمة، ونصت على هذا الإجراء المادة 100 إلى 108 ق إ ج.

[4]– المواجهة هي الجمع بين المتهم وآخر، أو بين المتهم وشاهد لكي يدلي كل منهما بأقواله في مواجهة الآخر، فإن كان بينهما تناقض طولب كل منهما بتفسيره، ويستهدف المحقق بالمواجهة أن يستخلص من مجموع الأقوال التي تصدر عمن يواجه بينهم القدر الذي يرجع صحته ويهدر ما عداه.

[5]– نصت عليها المادة 6/68 ق إ ج:" وإذا كان من المتعذر على قاضي التحقيق أن يقوم بنفسه بجميع إجراءات التحقيق جاز له أن يندب ضباط الشرطة القضائية للقيام بتنفيذ جميع أعمال التحقيق اللازمة ضمن الشروط المنصوص عليها في المواد 138 إلى 142".

[6]– نصت عليها المادة 8/68 إ ج:" ويجري قاضي التحقيق بنفسه أو بواسطة ضباط الشرطة القضائية طبقا للفقرة السادسة أو بواسطة أي شخص مؤهل لذلك من وزير العدل، تحقيقا عن شخصية المتهمين وكذلك حالتهم المادية والعائلية أو الإجتماعية غير أن هذا التحقيق إختياري في مواد الجنح". كما نصت عليه المادة 68 فقرة9 إج.

أ- الأمر بالإحضار: هو ذلك الأمر الذي يصدره قاضي التحقيق إلى القوة العمومية لإقتياد المتهم ومثوله أمامه على الفور، ويبلغ ذلك الأمر وينفذ بمعرفة أحد ضباط أو أعوان الضبط القضائي أو أحد أعوان القوة العمومية الذي يتعين عليه عرضه على المتهم وتسليمه نسخة منه[1].

وفي حالة رفض المتهم الإمتثال لأمر الإحضار أو حاول الهرب بعد إقراره أنه مستعد للإمتثال، تعين إحضاره جبرا عنه بطريق القوة، ولحامل أمر الإحضار في هذه الحالة استخدام القوة العمومية للمكان الأقرب إليه، وعليها أن تصدع إلى الطلب الرسمي الذي تضمنه الأمر[2].

وعند حضور المتهم أو إحضاره يقوم قاضي التحقيق باستجوابه على الفور بحضور محاميه إن وُجد، أما إذا تعذر استجواب المتهم فيساق إلى المؤسسة العقابية لحبسه مدة 48 ساعة على أقصى تقدير، وعليه يجب على مدير تلك المؤسسة العقابية تقديم المتهم لوكيل الجمهورية قبل إنقضاء تلك المدة، ليقوم بتقديمه لقاضي التحقيق أو أي قاضٍ آخر وإلا أُخلي سبيله، لأن بقاء المتهم في الحبس مدة تزيد عن 48 ساعة يعتبر حبسا تعسفيا يرتب المسؤولية الجزائية لكل من أمر به أو تسامح فيه عن علم[3].

ب- الأمر بالقبض: هو أمر قضائي يصدره قاضي التحقيق بتكليف القوة العمومية بالبحث عن المتهم وضبطه وسوقه إلى المؤسسة العقابية المنوه عنها في الأمر، وهو أمر يتضمن أمرين أمرا بإيقاف المتهم وأمرا بِاعتقاله وإيداعه في مؤسسة عقابية منوه عنها بالأمر[4].

والغرض من الأمر بالقبض وضع المتهم المأمور بالقبض عليه تحت تصرف قاضي التحقيق مدة لا تزيد عن 48 ساعة لاستجوابه وإتخاذ ما يراه بشأنه من إجراءات كالأمر بحبسه مؤقتا أو وضعه تحت المراقبة القضائية أو إخلاء سبيله[5].

---

[1]- راجع المادة 2/110 ق إ ج

[2]- راجع المادة 116 من نفس القانون

[3]- راجع المادة 113 من نفس القانون

[4]- راجع المادة119من نفس القانون

[5]- راجع المادتين 120، 121 من نفس القانون

وحددت المادة 119 فقرة2 ق إج الحالات التي يجوز فيها إصدار الأمر بالقبض منها أن يكون المتهم هاربا أو مختف عن العدالة أو مقيما خارج إقليم الجمهورية، أن تكون الجريمة جناية أو جنحة يعاقب عليها بالحبس أو بأية عقوبة أخرى أشد جسامة، طبقا لحكمي المادتين 5 و27 من قانون العقوبات، وهذا يعني استبعاد الجنح المعاقب عليها بالغرامة فقط والمخالفات إطلاقا.

و يجب على قاضي التحقيق قبل إصدار أمر القبض أن يستطلع رأي وكيل الجمهورية[1]، وقد خوّل قانون الإجراءات الجزائية في المادة 181 منه رئيس غرفة الإتهام إصدار أمر بالقبض بناء على طلب النائب العام وذلك بشروط:

1- أن لا تكون غرفة الإتهام منعقدة لأن وجودها منعقدة يرجع لها وحدها الإختصاص بالأمر بالقبض على المتهم

2- أن تكون غرفة الإتهام قد أصدرت أمرا بألاوجه للمتابعة

3- أن تظهر أدلة جديدة لم تكن مطروحة من قبل ومن شأنها أن تعزز الأدلة السابقة وتعطي الوقائع دعما في إظهار الحقيقة.[2]

ج- الأمر بالإيداع: نظم قانون الاجراءات الجزائية الأمر بالإيداع في الحبس في المادتين 117- 118 وهو الأمر باعتقال المتهم بمؤسسة عقابية ينوه عنها في الأمر، فتعرفه المادة 117 فقرة1 إج بأن:« أمر الإيداع بمؤسسة إعادة التربية هو ذلك الأمر الذي يصدره القاضي إلى المشرف رئيس مؤسسة إعادة التربية باستلام وحبس المتهم... » .

وهو أمر يصدر تطبيقا لأمر بحبس المتهم مؤقتا، فتنص الفقرة الأخيرة من المادة 118:« لا يمكن إصدار مذكرة الإيداع إلا تنفيذا للأمر المنصوص عليه في المادة 123 مكرر من هذا القانون»، وتنص المادة 118 فقرة1 إج:« لا يجوز لقاضي التحقيق إصدار مذكرة إيداع بمؤسسة إعادة التربية إلا بعد استجواب المتهم وإذا كانت الجريمة معاقبا عليها بعقوبة جنحة بالحبس أو أية عقوبة أشد».

---

[1]- راجع المادة 2/119 ق إ ج.

[2] - راجع المادتين 181، 175 من نفس القانون.

والأمر بالإيداع في مؤسسة عقابية صلاحية مخولة لقاضي التحقيق يبادر به من تلقاء نفسه أو بناء على طلب وكيل الجمهورية، ويبلغ أمر الإيداع للمتهم الصادر في حقه وينوه عن هذا التبليغ في محضر إستجوابه[1].

د- الحبس المؤقت: هو إجراء من الإجراءات الإستثنائية[2] التي تتخذها سلطة التحقيق ضد المتهم بمقتضاه يتم سلب حريته لفترة معينة يحددها القانون عن طريق إيداعه إحدى المؤسسات العقابية أثناء نظر الدعوى الجزائية أو جزء منها، والحبس بحسب الأصل عقوبة سالبة للحرية لا يجوز توقيعها على شخص إلا بمقتضى حكم قضائي واجب النفاذ، ومع ذلك أجاز القانون لسلطة التحقيق بشروط معينة[3] سلب حرية المتهم أثناء إجراء التحقيق لمدة أو لمدد معينة[4]، حرصا على مصلحة التحقيق أو المحافظة على أدلة الجريمة.

هـ- الرقابة القضائية: إستحدث المشرع الجزائي الرقابة القضائية كبديل للحبس المؤقت للتخفيف من خطورته ومساوئه خاصة من إطلاق يد قاضي التحقيق في الأمر به، وهي -أي الرقابة القضائية- أقل مساسا وتعرضا للحرية الفردية[5].

---

[1]- راجع المادتين 117، 118 ق إج.

[2]- تنص المادة 3/123 قانون 15-02 ق إ ج:" يمكن بصفة استثنائية أن يؤمر بالحبس المؤقت ".

[3]- وحددت المادة3/123 ق إ ج شروط الحبس الإحتياطي بنصها:" إذا تبين أن هذه التدابير غير كافية يمكن بصفة استثنائية أن يؤمر بالحبس المؤقت"، والتدابير المقصودة في هذه الفقرة هي تدابير الرقابة القضائية وفق المادة 2/123 ق إ ج.

[4]- يتحكم في مدة الحبس المؤقت طبيعة الجريمة جناية أو جنحة، والعقوبة المقررة لها ومدى توافر الشروط المقررة في المادة 124 ق إ ج، وعملا بحكم المادتين 124، 125 المعدلة بالقانون 15-02 فإن حبس المتهم مؤقتا على ذمة التحقيق يجب أن يكون لفترة محددة سلفا، وهي شهر أو أربعة أشهر بحسب الأحوال بعدما كانت من عشرين يوما أو أربعة أشهر.

[5]- إن نظام وضع المتهم تحت الرقابة القضائية لم يكن معروفا في النظام القانوني الجزائري قبل عام 1986، عام تعديل قانون الإجراءات الجزائية بالقانون 86-05 المؤرخ في 4مارس 1986، هذا الأخير الذي أسس الرقابة القضائية في الجزائر

وقد نص قانون الإجراءات الجزائية على الرقابة القضائية في المادة 123 فقرة2 منه على:« غير أنه إذا إقتضت الضرورة إتخاذ إجراءات لضمان مثوله أمام القضاء يمكن إخضاعه لالتزامات الرقابة القضائية» .

وحددت المادة 123 مكرر الحالات التي تكون فيها الرقابة القضائية غير كافية فتنص:« يجب أن يؤسس أمر الوضع في الحبس المؤقت على معطيات مستخرجة من ملف القضية تفيد: انعدام موطن مستقر للمتهم أو عدم تقديمه ضمانات كافية للمثول أمام القضاء أو كانت الأفعال جد خطيرة، أن الحبس المؤقت هو الإجراء الوحيد للحفاظ على الحجج أو الأدلة المادية أو لمنع الضغوط على الشهود أو الضحايا، أو لتفادي تواطؤ بين المتهمين والشركاء قد يؤدي إلى عرقلة الكشف عن الحقيقة، أن الحبس ضروري لحماية المتهم أو وضع حد للجريمة، أو الوقاية من حدوثها من جديد، عدم تقيد المتهم بالالتزامات المترتبة على إجراءات الرقابة القضائية دون مبرر جدي» .

ويجوز لقاضي التحقيق الأمر بالرقابة القضائية بسبب جريمة جناية أو جنحة معاقب عليها بالحبس عملا بالمادة 125 مكرر1 من قانون الاجراءات الجزائية، وهي تتضمن مجموعة إلتزامات يمكن أن يخضع المأمور بالرقابة عليه إلى واحدة أو أكثر منها، ويختار قاضي التحقيق الالتزام الذي يراه مناسبا فيقرره[1].

ويتم رفع الرقابة القضائية من طرف قاضي التحقيق من تلقاء نفسه أو بناء على طلب وكيل الجمهورية أو المتهم[2].

و- الإفراج: الأمر بالإفراج هو ذلك الأمر القضائي الذي بموجبه يتم إخلاء سبيل المتهم على ذمة التحقيق لزوال مبررات الحبس المؤقت، وقد يصدره قاضي التحقيق تلقائيا أو بناء على طلب من وكيل الجمهورية[3] أو المتهم ومحاميه[4].

---

[1]- راجع المادة 125 مكرر 1 من القانون 15-02 ق إ ج

[2]- راجع المادة 125 مكرر2 من نفس القانون.

[3]- راجع المادة 1/126 و2 من نفس القانون

[4]- راجع المادة 127 من نفس القانون

أما فيما يتعلق بغرفة الإتهام بإعتبارها جهة تحقيق ثانية نظمها المشرع الجزائري في قانون الإجراءات الجزائية في المواد 176 –211 منه[1]، تتولى التحقيق في القضايا الجنائية[2]، النظر في الطعن في أوامر قاضي التحقيق، مراقبة إجراءات التحقيق من حيث مدى قابليتها للبطلان[3]، الفصل في تنازع الإختصاص[4]، والنظر أيضا لما يقرره القانون من إحالة في مواد الجنايات 166 إج.

هذا وقد تطرقنا لإجراءات التحقيق في القانون الداخلي، سوف نتكلم عن إجراءات التحقيق في القانون الدولي في الفرع التالي.

2.2.1.2.1. التحقيق في القانون الدولي

إن التعاون القضائي بين الدول في مجال الإجراءات الجنائية يكون حين يوفق التعاون القضائي الدولي بين استقلال كل دولة في ممارسة اختصاصها الجنائي على حدود إقليمها، وبين ضرورة ممارسة حقها في العقاب، وبدون هذا التعاون لا يمكن للدولة من الناحية العملية إقرار حقها في العقاب.

وهكذا فإن التعاون الجنائي قد إنحصر في التخلص من مشكلة الحدود الإقليمية بين الدول التي تحول دون قدرة الدولة على محاكمة الجاني طبقا لقانونها أو تنفيذ العقوبة عليه.

كما أن الإتفاقيات الدولية هي الأداة التي يمكن أن تتبع عنها الإلتزامات بين الدول، ومن هنا فإنه بدون الإتفاقية الدولية وخارج الشروط التي تنص عليها لا يمكن للدولة أن تعتمد على مساعدة الدولة المطلوب منها، على أن كل ما ليس ملزما يظل مع ذلك ممكنا وفقا لما ينص عليه القانون الداخلي في كلا الدولتين[5].

---

[1]– تنص المادة 176 إ ج:" تشكل في كل مجلس قضائي غرفة إتهام واحدة على الأقل ويعين رئيسها ومستشاروها لمدة ثلاث سنوات بقرار من وزير العدل".

[2]– راجع المادة 166 من نفس القانون

[3]– راجع المادة 191 من نفس القانون

[4]– راجع المادة 546 نفس القانون.

[5]–د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص 194.

لذلك سوف نتطرق في هذا الفرع لإجراءات التحقيق طبقا للقانون الدولي في المعاهدات التي أبرمت في هذا الشأن مثل إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 أولا، وإتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية ثانيا، وإتفاقية ماربول ثالثا.

أولا) إجراءات الضبط والتفتيش والتحقيق طبقا لإتفاقية 1982:

إذا كان النظام القانوني لأعالي البحار يقضي بألا تخضع هذه المنطقة لسيادة أو إختصاص أي دولة أو هيئة دولية، وهو المبدأ المعروف في القانون الدولي بمبدأ حرية أعالي البحار[1]، فليس معنى ذلك أن تترك هذه المنطقة مرتعا للفوضى ومسرحا لارتكاب الجرائم، وإلا قُضي على الهدف الذي من أجله تقرر مبدأ حرية أعالي البحار، وهو توفير الأمن والسلامة للملاحة البحرية الدولية.

لذا أقرت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 الإلتزام العام بالتعاون الدولي لمكافحة القرصنة، وذلك عندما أوجبت الاتفاقية أنه على جميع الدول أن تتعاون إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة، وهكذا وضعت هذه الإتفاقية التزاما عاما على عاتق جميع دول العالم بالتعاون الدولي لقمع ومكافحة القرصنة في أعالي البحار[2].

كما أجازت قواعد القانون الدولي لكل دولة بأن تقوم بضبط سفن القرصنة البحرية في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة، وفي هذا الصدد تنص المادة 105 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أنه:« يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة، أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية» [3].

---

[1]– تنص المادة 87 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982على أن:" أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها الإتفاقية وقواعد القانون الدولي الآخر".

[2]– راجع المادة 100 من نفس الاتفاقية.

[3]– راجع المادة 105 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمادة 19 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 مرجع سابق.

ومن مطالعة نص المادة الآنفة نجد أنها تشترط لكي تباشر الدولة اختصاصها بالقبض على القراصنة والقيام بالمحاكمة وتوقيع العقاب عليهم الشروط التالية:

1- وجود أدلة كافية أو قرائن قوية تدل على ارتكاب السفينة لأعمال القرصنة:

لا يجوز أن تمارس السفن أو الطائرات الحربية حق الزيارة والتفتيش والضبط والقبض لجميع السفن المارة في أعالي البحار، وإلا سيؤدي ذلك إلى القضاء على مبدأ حرية أعالي البحار[1]، لذلك يجب على السفن والطائرات الحربية أو العامة ألا تمارس هذه السلطات إلا بحق السفن التي توجد أدلة كافية أو قرائن قوية على أنها سفن قرصنة كما لو شاهدت القراصنة وهم يحاولون الاستيلاء على سفينة تجارية أو سمعت إشارات استغاثة من إحدى السفن، أو شاهدت سفينة بدون علم أو سفينة تقوم بتغيير أعلامها أثناء الرحلة، أو شاهدت سفينة تجارية تحمل أسلحة على ظهرها وتقترب من بعض السفن المارة في أعالي البحار مع تسليح أفراد الطاقم بطريقة مريبة.

فكل هذه الأمور تعد إشارات أو قرائن أو دلائل تدل على أن السفينة تباشر أعمال القرصنة، وتخول السفن الحربية التابعة لأي دولة أن تقترب من هذه السفينة وتقوم بزيارتها وتفتيشها وسؤالها عن جنسيتها وأوراقها ووجهتها[2].

فإذا أسفر التفتيش عن ارتكاب هذه السفينة لأعمال القرصنة، فمن حقها إلقاء القبض على القراصنة الحجز على السفينة والتحفظ على ما بها من بضائع، وأن تقوم باصطحابها إلى موانئ الدولة التي تتبعها السفينة الحربية وأن تقوم بتسليمها إلى السلطات المختصة في هذه الدولة، لكي تتولى التحقيق معهم ومحاكمتهم عن أعمال القرصنة.

وعلى العكس من ذلك إذا لم يسفر التفتيش عن أن السفينة هي سفينة قرصنة، فمن حق ربان هذه السفينة أن يطلب تعويض من السفينة الحربية التي باشرت القبض والتفتيش ومن دولتها.

وقد أقرت هذا الحكم المادة 106 من إتفاقية قانون البحار لعام 1982 حيث نصت على أنه:« عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت

---

[1]- راجع المادة 87 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2]- راجع المادة 110 من نفس الإتفاقية

بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط » .

وقد أقرت الاتفاقية هذا الحكم حتى تتحرى السفن والطائرات الحربية الدقة والموضوعية عند قيامها بهذه المهمة، ولمنع عرقلة حرية الملاحة في أعالي البحار بدعوى مكافحة القرصنة أو غيرها من الأسباب الأخرى[1].

2- مباشرة عمليات الضبط والقبض سفن حربية أو عامة تابعة للدولة: لا يجوز أن تباشر عمليات التفتيش والزيارة والقبض في أعالي البحار إلا سفن أو طائرات حربية أو سفن أو طائرات عامة تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

وقد أقرت هذا الحكم المادة 107 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 حيث نصت على أنه« لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك».

وهذا شرط طبيعي لأن هذه السفن والطائرات هي التي تملك إمكانيات المطاردة والضبط بما تحمله من تجهيزات ومعدات عسكرية وجنود مدربين وأسلحة، ومواصفات خاصة تؤهلهم للقيام بالمطاردة.

وقد ثار التساؤل حول ما إذا كانت السفن التجارية تملك الحق في التصدي والقبض على سفن القرصنة وعلى القراصنة؟

وللإجابة عن هذا التساؤل نرى أنه لا يجوز -كقاعدة عامة- أن تقوم السفن التجارية بالتصدي لسفن القرصنة والقبض على القراصنة، لعدم امتلاكها تجهيزات وإمكانيات السفن والطائرات العسكرية، ولأنها إن فعلت ذلك فهي تعرض نفسها لخطر الوقوع في قبضة القراصنة، ولأن هذه السلطة منحتها الإتفاقية للسفن الحربية والسفن الحكومية وحدها.

---

[1]- د. عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص110

غير أنه يجوز للسفن التجارية أن تتصدى للقراصنة إذا ما تعرضت السفينة التجارية نفسها لمحاولة الاعتداء عليها واختطافها، فإنه يجوز لها في هذه الحالة أن تتصدى للقراصنة وأن تقبض عليهم إذا تمكنت من ذلك استنادا إلى حقها المشروع في الدفاع الشرعي عن نفسها[1].

كما يحق لهذه السفينة إذا تمكنت من القبض على القراصنة أن تقتادهم للمحاكمة أمام محاكم الدولة التي تتبعها السفينة بجنسيتها، أو تسلمهم إلى أقرب ميناء تصل إليه إذا رأت أن ذلك أفضل لمنع هروب القراصنة.

ولا يمكن القول في هذه الحالة ببطلان إجراءات الضبط والقبض، لأن السفينة التجارية تمارس حقها المشروع في الدفاع الشرعي عن نفسها ضد قراصنة حاولوا الاستيلاء عليها وسلب ما بها من بضائع وأموال وأخذ من عليها من الأشخاص رهائن[2].

وتجدر الإشارة إلى أنه يجب على السفن والطائرات الحربية أن توقف عمليات مطاردة سفن القرصنة إذا دخلت هذه الأخيرة المياه الإقليمية لدولة أخرى، لكي تمارس هذه الأخيرة ولايتها واختصاصها عليها، ما لم تأذن لها سلطات الدولة الساحلية باستكمال مهمتها حتى تصل السفن أو الطائرات الحربية التابعة للدولة الساحلية وتتسلم القراصنة وسفنهم التي دخلت مياهها الإقليمية ولكي تقوم هي بعمليات التحقيق والمحاكمة.

كما تجدر الإشارة إلى أن قواعد القانون الدولي العام عندما منحت الحق للدول في القبض على القرصان ومحاكمته أمام محاكمها الخاصة، فإن من غير الجائز إتخاذ أي عمل أو إجراء ضد الدولة التي ينتمي إليها القراصنة، فلا يحق للدولة التي تعرضت سفنها لأعمال القرصنة أن تقوم بأعمال انتقامية أو هجومية ضد الدولة التي ينتمي إليها القراصنة، لأن مسؤولية القراصنة مسؤولية جنائية شخصية وليست مسؤولية مزدوجة، أي لا تقترن بها مسؤولية الدولة التي ينتمي إليها القراصنة[3].

---

[1]– د. حسين حنفي عمر، مرجع سابق، ص319.

[2]– د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص458. وانظر أيضا: د. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلام، مرجع سابق، ص1144.

[3]– د. عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص459.

ويجب على كل دولة أن تنص في تشريعاتها الداخلية على منح السفن والطائرات العسكرية التابعة لها سلطة التدخل في أعالي البحار، لممارسة أعمال البوليس أو الشرطة المختصة فيما يتعلق بمكافحة القرصنة في البحار، وذلك تطبيقا لنص المادة 105 من إتفاقية قانون البحار، وحتى لا توجد أية عقبات إجرائية داخلية في هذا الشأن، لأنه في الواقع لا توجد شرطة دولية أو بوليس دولي يتولى مكافحة القرصنة وحفظ الأمن والنظام في أعالي البحار. ولايوجد إطار قانوني دولي ينظم تدخل قوات الشرطة في أعالي البحار، لذلك فالأمر متروك للقانون الداخلي لكل دولة[1]، بأن تسمح باختصاص سلطاتها التنفيذية والقضائية بتتبع والقبض على القراصنة ومحاكمتهم أيا كانت جنسية السفينة المعتدى عليها أو جنسية الأشخاص المجنى عليهم، وبغض النظر عن مكان وقوع الجريمة أو جنسية الجناة.

3- إجراءات التحقيق: تعطي قواعد القانون الدولي مهمة التحقيق في جرائم القرصنة البحرية[2] وتلويث البيئة البحرية[3] للدول التي قامت بضبط السفن وقبضت على من فيها من الأشخاص المتورطين بارتكاب تلك الأعمال، وتطبق كل دولة ما تنص عليه قوانينها وأنظمتها الداخلية من إجراءات تتعلق بالتحقيق والمحاكمة[4].

ثانيا) إجراءات الضبط والتفتيش طبقا لاتفاقية روما 1988:

أوجبت المادة 7 من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 على أي دولة طرف في الإتفاقية يوجد فوق إقليمها شخص ارتكب أو أُتهم بارتكاب جريمة

---

[1]- فعلى سبيل المثال لا يوجد من بين دول الإتحاد الأوروبي إلا أربع دول فقط هي: ألمانيا، هولندا، السويد وفنلندا التي تسمح قوانينها الداخلية بتتبع القراصنة وضبطهم ومحاكمتهم أمام محاكمها أيا كانت جنسية المجني عليهم أو جنسية الجناة أو جنسية السفن المعتدى عليها، بينما نجد أن معظم القوانين الوطنية والتي من بينها القانون الفرنسي رقم 94-589 الصادر في 15 جويلية 1994 تقرر عدم مباشرة الدولة لاختصاصها القضائي لمحاكمة ومعاقبة القراصنة إلا إذا كانت السفن المعتدى عليها أو الأشخاص المجني عليهم يحملون جنسية الدولة، أو في حالة اعتداء القراصنة على مصالح الأشخاص الطبيعية أو المعنوية التي تحمل جنسية الدولة، أو كان المتهمون بارتكاب القرصنة يحملون جنسية الدولة، أنظر في ذلك: د. أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية،القاهرة، 2009، ص139.

[2] – راجع المادة 108 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

[3]- راجع المواد من 207- 237 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بشأن القواعد الدولية لمنع تلوث البيئة البحرية.

[4]- د. عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص113.

القرصنة أو أي عمل غير مشروع ضد سلامة الملاحة أو الأرواح في البحار من الأفعال المنصوص عليها في الإتفاقية، أن تقوم باتخاذ جميع الإجراءات الضرورية للقبض على هذا الشخص واحتجازه ومحاكمته، أو القيام بتسليمه إلى دولة أخرى مختصة تطالب بتسليمه، ويضمن هذا الإلتزام عدم إفلات القراصنة من العقاب على جرائمهم[1].

كما منحت المادة الثالثة من ذات الإتفاقية لربان السفينة وأفراد طاقمها الحق في القبض على القراصنة أو أي شخص ارتكب أو شرع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الإتفاقية[2]، وأن يقوم باحتجازهم وتسليمهم إلى دولة العلم أو إلى دولة ميناء الوصول، ولا يحق لهذه الأخيرة رفض استلام القراصنة إلا إذا كانت لديها أسباب معقولة تجعلها تعتقد بأن الإتفاقية لا تنطبق على هؤلاء الأشخاص، ويجب أن يكون هذا الرفض مسببا[3].

ويجب على دولة الميناء التي تسلمت القراصنة أن تتخذ جميع الإجراءات القانونية طبقا لقوانينها ولوائحها لإخضاع المتهمين للتحقيق والمحاكمة، وأن تقوم بتسليمهم إلى الدولة المختصة التي تطالب بتسليمهم.

أما المادة السادسة من الإتفاقية تضمنت جملة من الإجراءات التي ينبغي على الدول الالتزام بها، فنصت على أنه:

1-يجب على جميع الدول المشاركة في اتخاذ الإجراءات الضرورية، وسن التشريعات اللازمة لمواجهة الأعمال التي حددتها المادة الثالثة من الإتفاقية إذا ما ارتكبت تلك الأعمال:

-ضد أو على ظهر سفينة ترفع علم الدولة وقت ارتكاب الجريمة

-في إحدى مناطق تلك الدولة، بما في ذلك المناطق البحرية

2-يجب على تلك الدول أن تتخذ الإجراءات وتسن التشريعات لمواجهة تلك الأعمال عندما ترتكب:

---

[1]- راجع المادة 7 من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية روما 1988.

[2]- راجع المادة 3 من نفس الإتفاقية.

[3]- راجع المادة 3/8 من نفس الإتفاقية.

-بواسطة شخص مقيم لدى تلك الدولة

-عندما يختطف أو يجرح أو يقتل أو يهدد مواطن تابع لتلك الدولة

-عندما ترتكب محاولة للضغط على تلك الدولة للقيام أو الامتناع عن فعل معين

3-يجب على تلك الدول إبلاغ أمين المنظمة الدولية للملاحة عند قيامها بسن التشريعات المشار إليها في الفقرة2، وكذلك الإبلاغ في حالة إلغاء تلك التشريعات

4-كما يجب على تلك الدول إتخاذ الإجراءات المناسبة لسن التشريعات لمواجهة الأعمال المنصوص عليها في المادة الثالثة عندما يكون الجاني حاضرا في إحدى مقاطعاتها ولم تقم بترحيله للدول الأخرى المشاركة التي قامت بسن تشريعات مماثلة طبقا للفقرتين1، 2 من هذه المادة[1].

كما حددت المادة 8مكرر من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية شروط وضوابط عملية الضبط التي تتم وفق مايلي:

1-يجب عدم القيام بعملية الضبط أو القبض إلا إذا كانت هناك أدلة كافية أو شبه قوية تدل على ممارسة السفينة لأعمال غير مشروعة

2-أن يتم الضبط أو القبض من جانب السفينة الحربية أو العامة التابعة للدولة والمخولة بذلك، وأن تحمل هذه السفن علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

3-عندما تضبط سفينة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط غير المبرر

4-في حالة التأكد من جنسية السفينة، وأنها تتبع لدولة ما، وجب أخذ الإذن من الدولة لتفتيش السفينة، والشروع بتدابير الضبط الأخرى من استجواب الأشخاص وغيره، وعلى الدولة التي يطلب منها الإذن أن تأذن أو تكلف فورا من يتولى أمر ذلك مع الطرف الطالب أو منفردا، ويجوز للدول الأطراف

---

[1]- د. حسن الشرفي، الإرهاب والقرصنة البحرية، الطبعة الأولى، الرياض، 2006، ص33.

في الاتفاقية أن تخطر الأمين العام للمنظمة البحرية بإعطاء الإذن لاتخاذ تدابير الضبط خلال وقت معين تعطي الإذن بعده تلقائيا إذا لم تتمكن من الوصول للسفينة[1].

ثالثا) إجراءات التحقيق والتفتيش طبقا لإتفاقية ماربول 1973/1978م[2]:

تضمن المرفق الثاني من الإتفاقية الدولية لمنع التلوث البحري من السفن 1973/ 1978 المتطلبات التي يجب توافرها في السفن لمنع التلوث البحري بالمواد السائلة الضارة أو الحد منها، وهي مواد عديدة تضمنتها نصوص المرفق الثاني من الإتفاقية منها المواد الكيميائية أو المواد السائلة السامة أو غيرها من المواد الضارة السائلة السائبة[3].

ويتم التحقيق في حوادث التلوث البحري بالمواد السائلة باتباع مجموعة من الإجراءات منها التفتيش على المستندات التي تحملها السفينة، ومنها شهادة اللياقة أو الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلق بنقل المواد السائلة الضارة السائبة للسفينة ومعداتها.

---

[1]– المادة 8 مكرر من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 المعدل لإتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية روما 1988

[2]– نظرا لعدم كفاية إتفاقية لندن 1954 وتعديلاتها المتتالية في علاج مشكلة تلوث البحار من السفن، فقد دعت المنظمة البحرية الدولية في القرار 237 إلى عقد مؤتمر جديد بهدف التوصل إلى المنع التام للتلوث المتعمد من السفن، وتخفيض التلوث الطارئ إلى الحد الأدنى الممكن.

وقد أسفر المؤتمر عن إعتماد الإتفاقية الأصلية وخمسة ملاحق وثلاث بروتوكولات، تناول الملحق الأول القواعد الخاصة بحظر تلوث البحار بالمواد البترولية من السفن، ويتضمن الثاني حظر التلوث من السفن بالمواد الضارة السائلة الأخرى، أما الملاحق الثلاثة الأخرى فهي إختيارية حيث تتضمن القواعد الخاصة بمنع التلوث من السفن بالمواد الضارة المنقولة في طرود أو حاويات، أو من المياه المستعملة لنظافة السفينة وفضلاتها.

وقد تم تعديل الإتفاقية بموجب بروتوكول مؤرخ في 17 نوفمبر عام 1978 حيث تم تعديل المواصفات الفنية الجديدة لناقلات البترول وخاصة تركيب حاويات الصابورة المنفصلة لسفن الصهاريج الجديدة التي تزيد حمولتها عن 20 ألف طن، ونظام نظافة صهاريج الشاحنات بغسيل البترول الخام ودخلت الإتفاقية حيز النفاذ في 2 أكتوبر عام 1983. لمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك: د. أبو الخير أحمد عطية عمر، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، السنة الجامعية 1995، ص137، ود. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص234. وانضمت الجزائر إلى إتفاقية ماربول عام 1988 بموجب مرسوم رقم 88–108 المؤرخ في 31 ماي 1988المتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لعام 1973حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول 1978 المتعلق بها جريدة رسمية عدد 22، السنة 25لعام 1988.

[3]– راجع اللوائح من الأولى حتى السابعة من المرفق الثاني من إتفاقية ماربول 1973/ 1978.

و فيما يتعلق بالتفتيش على الشهادة الدولية لمنع التلوث البحري بالمواد الضارة السائلة السائبة فقد فرضت الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن على السفن التي تحمل المواد الضارة السائلة أن تحمل الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمواد السائلة الضارة، وهذه الشهادة تصدر للسفينة بعد إجراء المعاينات اللازمة، وتصدر هذه الشهادة من دولة العلم، كما يجوز إصدارها من حكومة دولة أخرى بناء على طلب دولة العلم ويكون لهذه الشهادة نفس الآثار التي ترتبها الشهادة الصادرة من دولة العلم[1].

وتكون مدة صلاحية الشهادة الدولية لمنع التلوث البحري لا تزيد عن خمس سنوات، فإذا انتهت مدة الشهادة وكانت السفينة في ميناء أجنبي ففي هذه الحالة تستمر حالة الشهادة حتى وصول السفينة إلى أول ميناء وطني وبما لا يجاوز خمسة أشهر[2].

يجب على الموظف المكلف بمعاينة السفينة من قبل الإدارة، بعد الصعود على السفينة والتعريف بنفسه إلى ربان السفينة أو الضابط المسؤول عنها، أن يفحص شهادة اللياقة، وشهادة NLS وسجل البضاعة.

يجب أن تتضمن الشهادة معلومات عن نوع السفينة وتواريخ المعاينات وقائمة المنتجات المخول للسفينة نقلها، والتأكد من صلاحية الشهادة بالتأكد من تحريرها وتوقيعها على نحو مناسب، كما يجب التأكد من تنفيذ المعاينات المطلوبة ويجب عند استعراض الشهادة التدقيق في أن السفينة تنقل المواد السائلة الضارة المنصوص عليها في الشهادة وفي أن هذه المواد متواجدة في صهاريج معتمدة لنقلها.

يجب أن يتم تفتيش سجل البضائع للتأكد من حداثة ما يتضمنه من قيود، ويجب أن يبين السجل ما إذا كانت السفينة قد تركت الميناء السابق وهي تنقل على متنها مخلفات مواد سائلة ضارة ما لم يتسن تصريفها في البحر.

إذا ما تبين من فحص السجل أنه تم السماح للسفينة بالإبحار من ميناء التفريغ الأخير في ظل شروط معينة فإنه يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل دولة الميناء أن يتأكد من إحترام

---

[1]– أ. عيسى بن حيدر، أحكام التحقيق في الحوادث البحرية بين القوانين الداخلية لبعض الدول العربية والاتفاقيات الدولية، طبعة أولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013، ص406.

[2]– راجع اللائحة 12 من المرفق الثاني من اتفاقية ماربول

هذه الشروط، وإذا اكتشف الموظف أن هناك خرقا للأحكام التشغيلية في هذا الصدد، فإنه يجب إخطار دولة العلم بذلك بواسطة تقرير أوجه القصور[1].

إذا تبين للموظف المكلف بمراقبة السفينة من قبل الإدارة ما يجعله يعتقد أن حالة السفينة أو معداتها أو عمليات مناولة البضاعة والمخلفات لا تتطابق في معظمها مع ما هو وارد في الشهادة فإن عليه تنفيذ تفتيش أكثر تفصيلا ويتم ذلك بمراعاة التالي:

أ- يجب على الموظف المكلف بالمراقبة أن يفحص أولا كتيب الإجراءات والترتيبات المعتمدة التابعة للسفينة

ب-يجب أن يتضمن التفتيش الأدق منطقة البضائع والمضخات في السفينة ويجب أن يبدأ بتشكيل انطباع عام عن واقع الصهاريج والبضائع المنقولة، وحالة نظم الضخ والنزح والبضائع

ج- يجوز بعد ذلك إجراء فحص دقيق لمعدات السفينة وفقا لما هو وارد في كتيب الإجراءات والترتيبات، ويتعين أن يؤكد هذا الفحص أنه لم يدخل أية تغييرات غير معتمدة على السفينة ومعداتها

د-في حالة وجود شك بشأن صيانة وحالة السفينة أو معداتها فإنه يجوز إجراء المزيد من الفحوص والاختبارات حسب الضرورة.

يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل الإدارة ألا ينسى أن السفينة قد تكون مجهزة بمعدات أكثر مما هو مطلوب في المرفق الثاني من ماربول 78/73، وإذا كانت مثل هذه المعدات الإضافية تعمل بشكل غير جيد فإنه يجب إخطار دولة العلم بذلك، ولا يشكّل هذا القصور وحده سببا لحجز السفينة إلا إذا كان يشكل خطرا مفرطا يهدد بإلحاق الضرر بالبيئة البحرية.

وإذا كانت السفينة غير مزودة بشهادة منع التلوث المنصوص عليها والتي يقتضيها المرفق الثاني من ماربول78/73، فإنه يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل الإدارة أن يحدد ما

[1]- أ. عيسى بن حيدر، مرجع سابق، ص408.

إذا كانت السفينة تلبي المتطلبات المنصوص عليها في المرفق الثاني من ماربول78/73 فيما يتعلق بمعايير الإجراءات والترتيبات[1].

وإذا كان في حوزة السفينة شهادة غير الشهادة المطلوبة فإنه يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل الإدارة أن يأخذ في الإعتبار شكل ومحتوى هذه الوثيقة في إطار تقييم هذه السفينة إلا أن هذه الوثيقة لا تعتبر صالحة من قبل الموظف إلا إذا كانت في حوزة السفينة كتيب للإجراءات والترتيبات.

ويجب أن تتوافر في الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمواد السائلة الضارة مجموعة من البيانات منها: اسم السفينة، الرقم المميز أو الحروف المميزة، ميناء التسجيل، نوع السفينة، تاريخ ومكان الإصدار، تاريخ ومكان الإقرار بالشهادة، نوع المادة الضارة التي تحملها السفينة[2].

وإذا لم يكن في حوزة السفينة شهادة دولية لمنع التلوث بالمادة الملوثة الضارة فإنه يتعين الحصول على أكبر قدر ممكن من المعلومات المطلوبة للوقوف على تنفيذ السفينة لمتطلبات منع التلوث البحري بالزيت.

أما بالنسبة للسفن المشتبه في ارتكابها مخالفة فإن التفتيش يتضمن اسم السفينة، أسباب الاشتباه بالسفينة، توقيت وساعة الملاحظة أو تحديد الهوية، موقع السفينة، علم وميناء التسجيل، نوع السفينة، الحجم، حالة الغاطس، السرعة التقريبية، موقع المادة الضارة السائلة بالنسبة للسفينة، جزء السفينة الذي شوهد منه التصريف، ما إذا كان التصريف قد توقف عند مشاهدة السفينة أو الإتصال بها لاسلكيا، موقع الطبقة الزيتية بالنسبة للسفينة، عمق المياه استنادا إلى الخريطة البحرية، حالة البحر، التحقق من أن معدات السفينة تتفق مع كتيب الإجراءات والترتيبات وكذلك مع الشهادات الدولية لمنع التلوث[3].

---

[1]–راجع اللائحة 10 من المرفق الثاني من الإتفاقية.

[2]– راجع اللائحة 10 و11 من المرفق الثاني من الاتفاقية

[3]– أ. عيسى بن حيدر، مرجع سابق، ص211

ويجب أن تحمل السفينة التي تحمل المواد الضارة السائلة سجلا للبضائع إضافة إلى المستندات الأخرى وذلك على النموذج المنصوص عليه في الملحق الرابع من المرفق الثاني، ويحتوي سجل البضائع على مجموعة من البيانات منها نسخ عدد كاف من الصفحات بما يغطي دورة كاملة لتحميل البضائع أو التفريغ أو تصبير وغسل صهاريج السفينة وينسخ كذلك تخطيط الصهاريج، موقع السفينة وساعة الإبلاغ عن الحادثة، التحقق العشوائي من أن المواقع المذكورة في سجل السفينة تتفق مع المواقع المذكورة في سجل البضائع، آخر ميناء وتاريخ الإبحار، الميناء الحالي وتاريخ الوصول[1].

ويجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل الإدارة أن يحدد ما إذا كان يتعين احتجاز السفينة حتى يتم تصحيح أوجه القصور أو السماح لها بالإبحار بأوجه القصور والتي لا تعرض البيئة البحرية لخطر مفرط، وعلى الموظف المكلف من قبل الإدارة عند إتخاذ هذا القرار، أن يستدل بالمبدأ الذي يفيد أن المتطلبات الواردة في المرفق الثاني من ماربول 78/73 ومعايير الإجراءات والترتيبات، فيما يتعلق ببناء وتجهيز السفن وتشغيلها ومدى كونها متطلبات أساسية لحماية البيئة البحرية، وأن الإنحراف عن هذه المتطلبات يشكل خطرا مفرطا يهدد بالأضرار البحرية.

يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفينة من قبل الإدارة أو خبير المعاينة المخول من قبل الإدارة أن يفحص الوثائق اللازمة بعد الصعود على السفينة والتعريف بنفسه لربانها أو الضابط المسؤول عنها[2].

يجوز للموظف المكلف بالمراقبة والتفتيش الاستناد إلى الوثائق لتحديد المواد السائلة الضارة التي ستفرغ في الميناء وفئاتها وتستيفها، خاصيات نظام النزح الفعال في حالة تركيبه، الصهاريج المطلوب إخضاعها للغسيل الأولي مع تصريف غسالات الصهريج في مرافق الاستقبال أو في البحر، ما تبقى تنفيذه من عمليات الغسيل أو عمليات تصريف المخلفات، الصهاريج التي لا يجوز غسلها بالماء نظرا لطبيعة المواد السائلة الضارة المعنية.

---

[1]– راجع اللائحة التاسعة من المرفق الثاني من اتفاقية ماربول

[2]– راجع المرفق الثاني من إتفاقية ماربول، وكذا أ. عيسى بن حيدر، مرجع سابق، ص423.

يجب الحصول على المعلومات التالية تنفيذا لعمليات الغسيل الأولى المشار إليها في الفقرات السابقة من: الضغط المطلوب لآلات غسيل الصهاريج، مدة الدورة الواحدة لغسل الصهاريج وكميات الماء المستخدمة، برامج الغسيل للمواد المعنية، درجة الحرارة المطلوبة لمياه الغسيل، الإجراءات الخاصة.

ويجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل الإدارة أو خبير المعاينة المخوّل من قبل الإدارة أن يؤكد في تقريره أن تنفيذ عمليات التفريغ أو النزح أو الغسيل الأولى يتماشى مع المعلومات المحصلة من الوثائق المطلوبة لعملية التفتيش، وفي حالة تعذر ذلك فإنه يجب اتخاذ التدابير بما يكفل عدم إبحار السفينة وهي محملة بمخلفات تجاوز كميتها الكميات المحددة في اللائحة الخامسة الفقرة الأولى من المرفق الثاني من اتفاقية ماربول 78/73 حسب الضرورة.

وفي حالة تعذر تخفيض كميات النفايات عن طريق اتخاذ تدابير بديلة، فإنه يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل الإدارة أو خبير المعاينة أن يخطر إدارة الميناء بذلك[1].

وإذا كانت السفينة معفاة من بعض المتطلبات بشأن فاعلية نظام الضخ بموجب اللائحة الخامسة من المرفق الثاني من إتفاقية ماربول 78/73، أو إذا طلبت إعفاء من بعض إجراءات النزح أو الغسيل الأولى التي تتطلبها اللائحة الثامنة من المرفق الثاني من إتفاقية ماربول 78/73 فإنه يجب الالتزام بالشروط المحددة في هاتين اللائحتين بهدف الحصول على الإعفاء وهذه الشروط هي:

أ- إعفاء السفن المبنية قبل 1جويلية 1986 من المتطلبات بشأن الحد من المتخلفات إلى الكميات المحددة وكلما تعين غسيل أو تصبير صهريج بضاعة فإنه يجب إخضاعه للغسيل الأولي والتخلص من الغسيل الأولي في مرافق استقبال شاطئية ويتعين إقرار شهادة اللياقة أو الشهادة الدولية لمنع التلوث المتعلق بنقل المواد السائلة الضارة بما يفيد أن السفينة مستخدمة في رحلات محددة.

ب- تكون السفينة غير مطالبة على الإطلاق بتصبير صهاريج البضاعة فيها وليست مطالبة بغسيل الصهاريج إلا عند إجراء إصلاحات أو عند وجودها في حوض جاف، ويجب أن تتضمن الشهادة

[1]- أ. عيسى بن حيدر، مرجع سابق، ص224، 225.

الدولية لمنع التلوث المتعلق بنقل المواد السائلة الضارة التفاصيل الممنوحة ويصرح لكل صهريج بضائع نقل مادة واحدة محددة.

ج- لا تغسل صهاريج البضاعة ولا تصبر قبل عملية التحميل التالية:

1- يتم غسيل صهاريج البضائع وتصريف مخلفات الغسيل الأولي في مرافق استقبال ميناء آخر، ويجب التأكيد كتابة على توافر مرفق استقبال كاف لهذا الغرض في ذلك الميناء

2- يجوز إزالة مخلفات البضائع بالتهوية

كما يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن أو خبير المعاينة أن يؤشر في سجل البضائع- في الجزء المخصص لذلك- في كل مرة يمنح فيها إعفاء طبقا للائحة الخامسة من المرفق الثاني من الإتفاقية أو عندما يفرغ صهريج ما من مواد من الفئة A ويخضع للغسيل الأولي بموجب كتيب الإجراءات والترتيبات، ويجب أن يتم وضع تأشيرة في سجل البضائع كلما حدثت مشاهدة تفريغ صهاريج كانت تحتوي على مواد من الفئات B وC وD أو نزحها أو إخضاعها للغسيل الأولي وفقا للأحكام الواردة في كتيب الاجراءات والترتيبات[1].

كما يجب على الموظف المكلف بمراقبة السفن وخبير المعاينة أن يدرك أن بعض المواد السائلة الضارة المماثلة للزيت قد تنقل بواسطة ناقلات المنتجات، ويجب الإشارة إلى مثل هذه المواد في الشهادة الدولية لمنع التلوث الزيتي، وكذلك في الشهادة الدولية لمنع التلوث بالمواد الضارة.

وإذا تبين للموظف المكلف بالمراقبة والتفتيش وجود مخالفات لقواعد التصريف فإنه يستحسن أن تقوم سلطات الدولة الساحلية أو دولة الميناء في إطار إعداد تقرير بشأن أوجه القصور عندما يتعلق الأمر بمخالفة متطلبات التصريف وأن تسترشد بالقائمة المفضلة بالحجج الممكنة وفي هذا الصدد يجب أن يرمي التقرير إلى إتاحة أقصى ما يمكن من المعلومات التي يمكن الحصول عليها، وأن ينم دعم المعلومات المدرجة في التقرير بوقائع تحمل دولة الميناء أو الدولة الساحلية، عندما تنظر فيها ككل إلى

[1]- راجع اللائحة الخامسة من المرفق الثاني من إتفاقية ماربول

الاقتناع بارتكاب مخالفة فعلا، وأن تطبق إجراءات المراقبة في حالة ما إذا كانت المواد المصرفة مواد ضارة سائلة من عدمه.

يجب على دولة الميناء أو الدولة الساحلية وضع تقرير بناء على أساس القائمة المفضلة للحجج الممكنة بأوجه القصور ويجب أن تستكمل هذه التقارير بوثائق مثل:

أ- بيان من الشخص الذي رأى التلوث ويتعين أن يتضمن هذا البيان الاعتبارات التي حملت هذا الشخص إلى الاعتقاد بأن هذا التلوث لم يكن صادرا عن أية مصادر تلوث أخرى ممكنة

ب- بيانات تخص إجراءات أخذ العينات من المادة الملوثة الضارة ومن السفينة على حد سواء، ويجب أن يرد في هذه البيانات ذكر للموقع والتاريخ والساعة لأخذ العينات، وهوية الأشخاص الذين نفذوا ذلك، وتلحق بهذه البيانات وصول تحديد هوية الأشخاص الذين يحفظون هذه العينات أو الذين استلموها بهدف نقلها

ج- تقارير عن تحاليل العينات المأخوذة من المادة الملوثة الضارة ومن السفينة، ويجب أن تتضمن التقارير نتائج التحاليل، ووصفا لطرق التحاليل المستخدمة، وإشارة إلى الوثائق العملية التي تشهد بدقة وبصحة الطريقة المستخدمة أو إرفاق نسخ لهذه الوثائق، وأسماء الأشخاص الذين نفذوا التحاليل مع الإشارة إلى ما لديهم من خبرة في هذا المجال

د- بيانات الأشخاص الذين خضعوا للاستجواب، بيانات الشهود

هـ- صورة المادة الملوثة الضارة

و- بيان من قبل الموظف المكلف بمراقبة السفن من قبل دولة العلم على متن السفينة، مع الإشارة إلى درجته والهيئة التي ينتمي إليها

ي-نسخ عن الصفحات المعنية من سجلات الزيوت وسجلات السفينة وبيانات التصريف وغيرها[1].

[1]- راجع المرفق الثاني من إتفاقية ماربول

يجب أن تدعم جميع هذه الملاحظات والصور والوثائق بشهادة موقعة تثبت صحتها، وتنفذ جميع هذه الاجازات أو التحقيقات وفقا لقوانين الدولة التي تعدها وتوقع وتؤرخ جميع البيانات من قبل الأشخاص الذين أنجزوها ومن قبل شاهد على التوقيع إذا أمكن ذلك ويجب كتابة أسماء الأشخاص الموقعين على البيانات بخط واضح فوق توقيعاتهم أو تحتها.

يرسل التقرير المشار إليه إلى دولة العلم، وإذا كانت الدولة الساحلية التي لاحظت التلوث ليست دولة الميناء التي نفذت التحقيق على متن السفينة فيجب على الدولة التي نفذت التحقيق أن ترسل أيضا نسخة من ملاحظاتها إلى الدولة التي لاحظت التلوث وطلبت التحقيق[1].

هذا وقد تطرقنا في هذا المبحث لإجراءات المكافحة في مرحلة ما قبل المحاكمة، سنتطرق في المبحث الثاني لإجراءات المكافحة في مرحلة المحاكمة.

2.2.1. إجراءات المكافحة في مرحلة المحاكمة

تعد مرحلة المحاكمة الجنائية أهم و أخطر مرحلة تمر بها الدعوى العمومية، فهي تمثل الخطوة الأخيرة الكفيلة بتتويج ذلك الجهد المبذول في مرحلتي الاستدلال والتحقيق، وذلك بحسن توظيف عناصرها خدمة للعدالة وترسيخا لمفهومها في نفوس الكافة.

وتخضع الأحكام الخاصة بمرحلة المحاكمة لمواجهة جرائم الملاحة البحرية للقواعد العامة لقانون الإجراءات الجزائية، بيد أن ما يستحق الدراسة والتركيز عليه في هذه المرحلة هو الاختصاص الجزائي بالمحاكمة والتعاون القضائي الدولي.

على هذا نتناول في هذا المبحث الاختصاص الجنائي بالمحاكمة في المطلب الأول، والتعاون القضائي الدولي في المطلب الثاني.

[1] – راجع المرفق الثاني من إتفاقية ماربول.

1.2.2.1. الاختصاص الجنائي بالمحاكمة

تقتضي دراسة الإختصاص الجنائي بالمحاكمة عن الجرائم الماسة بالملاحة البحرية أن نتناول مبادئ الاختصاص القضائي في جرائم الملاحة البحرية ونخصص لها الفرع الأول، ثم نتناول بعد ذلك الإختصاص الجنائي الدولي بنظر جرائم الملاحة البحرية في فرعٍ ثانٍ وذلك على النحو التالي.

1.1.2.2.1.مبادئ الإختصاص القضائي

يمكن تعريف الإختصاص بأنه السلطة التي يخولها القانون لإحدى الجهات القضائية للحكم في منازعة ما أو قضية معينة[1]. أو هي التي تحدد اختصاص كل محكمة من محاكم الدولة إزاء غيرها من محاكم نفس الدولة، وهذا النوع من الإختصاص هو الذي تنظمه قواعد الإختصاص القضائي التي تعد جزء من قانون المرافعات الداخلي.

أما قواعد الإختصاص الدولي فهي التي تحدد نصيب محاكم الدولة من ولاية إزاء غيرها من محاكم الدول الأخرى، وهذا النوع من الإختصاص هو الذي تنظمه قواعد الإختصاص القضائي الدولي، والتي يطلق عليها في الفقه الحديث قواعد المرافعات الدولية[2].

لذلك سنتناول مبادئ الإختصاص القضائي بالحديث عن مبدأ الاختصاص الاقليمي أولا، ومبدأ الاختصاص العيني ثانيا، ومبدأ الإختصاص العالمي ثالثا.

أولا) مبدأ الإختصاص الاقليمي:

يتأسس هذا الإختصاص على فكرة سيادة الدولة، تلك الفكرة التي تعني إستقلال الدولة في ممارسة وظائفها على إقليمها، بما يتبع ذلك من سريان قانونها الجنائي على كل ما يقع في هذا الإقليم

---

[1] – د. حسن علي مجلي، المحاكمة في قانون الإجراءات الجزائية اليمني، طبعة ثالثة، مكتبة خالد بن الوليد، صنعاء، 2002، ص16.

[2] – د.صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص213.

من جرائم أيا كانت جنسية مرتكب الجريمة–وطنيا أم أجنبيا[1]، وفي مقابل ذلك لا يمتد سلطان هذا القانون الجنائي على ما يقع خارج إقليم الدولة من جرائم أيا كانت صفة مرتكب الجريمة أو جنسيته[2].

ويتحدد نطاق تطبيق قاعدة الإقليمية بالنظر إلى عاملين مهمين أولهما: تحديد الوعاء المكاني الذي تمارس فيه الدولة سيادتها، أي التحقق من حدود الدولة وإقليمها، وثانيهما:ثبوت وقوع الجريمة على أي موضع من ذلك الإقليم[3].

وإذا كانت القاعدة العامة التي يفرضها تطبيق مبدأ الإقليمية تتمثل في خضوع كافة الأفراد المتواجدين على إقليم الدولة عند ارتكابهم الجرائم لقانون العقوبات، وبالتالي تتم محاكمتهم وعقابهم، على أن ثمة اعتبارات تتطلبها المصلحة العامة وسواء تعلقت بالمجتمع الداخلي أو المجتمع الدولي، تحتم الأخذ ببعض الاستثناءات، وسنتطرق فيمايلي لإختصاص المحاكم الجنائية بالجرائم التي تقع داخل الدولة، وعن الاستثناء من قواعد الإختصاص كمايلي:

---

[1] – نصت المادة 03 من قانون العقوبات الجزائري على مبدأ الإقليمية بقولها:" يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية".

[2] – د.عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص584

[3] – يشمل الإقليم ثلاثة عناصر:

الإقليم البري: يشمل المنطقة التي تمارس عليها الدولة سلطاتها وسيادتها، ويتحدد هذا الإقليم بحدود معينة وواضحة حرصا على النظام العام والهدوء بين الدول، وتبين هذه الحدود كقاعدة عامة بواسطة الإتفاقيات الدولية بين الدول، و إلا فتتحدد على ضوء الحيازة الفعلية الهادئة المستقرة للأرض ويشمل إقليم الدولة المياه التي في جوف الأرض، وكذلك كافة الأنهار والقنوات التي تمر بها سواء كانت أنهارا وطنية أم دولية.

أما الإقليم الجوي: فيشمل ذلك الجزء من الفضاء الذي يعلو كلا من الإقليمين البري والبحري، إلى ما لا نهاية في ارتفاع مع مراعاة اتفاقية تنظيم واستغلال واستعمال الدول للطبقات العليا في الجو والتي تخرج تلك الطبقات من سيادة كل الدول.

أما الإقليم البحري: فيشمل ذلك الجزء من البحر الذي يبدأ من شاطئ الدولة وينتهي ببداية أعالي البحار وذلك طبقا لإتفاقية الأمم المتحدة 1982.

وقد نص الدستور الجزائري في المادة 13 على:" تمارس سيادة الدولة على مجالها البري، ومجالها الجوي، وعلى مياهها. كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها"، راجع المادة 13 من القانون رقم 16–01 مؤرخ في 6 مارس 2016 يتضمن التعديل الدستوري، جريدة رسمية عدد 16.

أ) الإختصاص القضائي بنظر الجرائم التي تقع داخل الدولة: حدد المشرع معيار الإختصاص المكاني للمحاكم لنظر الجرائم التي ترتكب داخل نطاق إقليم الدولة، بالمكان الذي وقعت فيه الجريمة[1]، أو ذلك الذي يقيم فيه المتهم أو ذلك الذي يقبض عليه فيه[2].

وتتعدد المحاكم المختصة محليا بنظر الدعوى إلى ثلاث هي: محكمة مكان ارتكاب الجريمة، أو محل إقامة المتهم، أو محل القبض على المتهم، وهي محاكم قد جعلها المشرع متساوية فأي محكمة رفعت إليها الدعوى كانت مختصة بها، إلا أن ضابط المفاضلة الحقيقية أو الفعلية بين المحاكم الثلاث يتمثل في الأسبقية الزمنية، فالمحكمة التي ترفع الدعوى إليها أولا ينعقد لها الإختصاص، ويصبح البحث من اختصاص المحكمتين الأخيرتين غير ذي محل، ومؤدى ذلك أن الإدعاء في الحقيقة هو الذي يحدد المحكمة المختصة، وهو الذي يختار المحكمة التي ترفع الدعوى إليها[3].

ويعتبر مكان وقوع الجريمة هو الأصل في تحديد المحكمة المختصة، لأن فيه يسهل الإهتداء إلى الشهود، كما يسهل دعوتهم للمثول أمام المحكمة، واستدعاؤهم أكثر من مرة، وكذلك إمكان تنفيذ الحكم الصادر في الدعوى دون جهد أو معوقات.

والعبرة في تحديد مكان الجريمة هي بوقوع الأفعال التنفيذية، وإذا وقعت هذه الأفعال في دائرة اختصاص أكثر من محكمة، يكون الإختصاص لكل محكمة وقع فيها جزء من أعمال التنفيذ المعاقب عليها، فلا تدخل في ذلك الأفعال التحضيرية والآثار اللاحقة على تحقق النتيجة بطبيعة الحال، كما تعتبر الجريمة في حالة الشروع أنها وقعت في كل محل وقع فيه أي عمل من أعمال البدء في التنفيذ[4].

---

[1] – تنص المادة 586 ق اج:"تعد مرتكبة في الإقليم الجزائري كل جريمة يكون عمل من الأعمال المميزة لأحد أركانها المكونة لها قد تم في الجزائر'.

[2] –تنص المادة 587 ق اج:" تجري المتابعة بناء على طلب النيابة العامة لمحل إقامة المتهم أو مكان آخر محل إقامة معروف له أو مكان القبض عليه".

[3]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص216.

[4]– راجع المادة 30 من قانون العقوبات الجزائري

وفي الجرائم المستمرة يعتبر مكانا للجريمة كل محل تقوم فيه حالة الاستمرار، وفي جرائم الإعتياد والجرائم متتابعة الافعال يعتبر مكانا للجريمة كل محل يقع فيه أحد الأفعال الداخلة فيها[1].

وتطبيقا لذلك تختص بالفصل في جرائم تلويث البيئة البحرية التي تقع في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري المحكمة التي ترتكب في دائرتها الجريمة، ويكون الاختصاص زيادة على ذلك للمحكمة التي تم التسجيل في إقليمها، إذا تعلق الأمر بسفينة أو آلية أو قاعدة عائمة جزائرية، وإما للمحكمة التي توجد المركبة في إقليمها إذا كانت المركبة أجنبية أو غير مسجلة[2]. وعلى ذات النهج سار المشرع المصري[3] وكذا المشرع الإماراتي[4].

ب) الإختصاص في الجرائم التي ترتكب على متن السفن والطائرات: جعل المشرع الجزائري السفن والطائرات الجزائرية، في أي مكان وجدت، جزء من إقليم الدولة، فتنص المادة 590 فقرة1 ق.إ.ج:

---

[1]– د. محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، القسم العام، دار النهضة العربية، 1977 رقم 2، ص340.

[2]– تنص المادة 89 من قانون البيئة رقم 03–10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة لعام 2003 على:" يتم الحكم في المخالفات لأحكام المواد 52و53و54و55و56و57و58 من هذا القانون من طرف المحكمة المختصة بمكان وقوع المحالفة.

ويكون الاختصاص زيادة على ذلك:

– إما للمحكمة التي تم التسجيل في إقليمها إذا تعلق الأمر بسفينة أو آلية أو قاعدة عائمة جزائرية

– وإما للمحكمة التي توجد المركبة في إقليمها إذا كانت هذه المركبة أجنبية أو غير مسجلة".

[3] – وذلك بموجب المادة 99 من قانون البيئة المصري رقم 4 لعام 1994 نصت على أن " تختص بالفصل في الجرائم المشار إليها في هذا القانون المحكمة التي ترتكب في دائرتها الجريمة، وذلك إذا وقعت من السفن المشار إليها في المادة 97 داخل البحر الإقليمي لجمهورية مصر العربية أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتفصل المحكمة في الدعوى على درجة السرعة.

وتختص بالفصل في الجرائم التي ترتكب خارج المنطقتين المشار إليهما في هذه المادة المحكمة الواقع في دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة التي ترفع العلم المصري".

[4]– تنص المادة 90 من القانون رقم 24 لعام 1999 بشأن حماية البيئة الإماراتي أن الاختصاص بالفصل في الجرائم المنصوص عليها في هذا القانون المحكمة التي تقع في دائرتها الجريمة، وذلك إذا وقعت من أي من الوسائل البحرية على اختلاف جنسياتها وأنواعها داخل البيئة البحرية للدولة، وتفصل المحكمة في الدعوى على وجه السرعة، وتختص المحاكم الجزائية في العاصمة بالفصل في الجرائم التي ترتكبها الوسيلة البحرية التي ترفع علم الدولة خارج البيئة البحرية للدولة.

"تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها" .

وقد لجأ المشرع في هذا النص إلى حيلة قانونية افترض بموجبها أن السفينة التي ترفع العلم الجزائري امتداد للإقليم الجزائري، ومن هنا اعتبر الجريمة الواقعة على متنها كما لو كانت قد وقعت على ذلك الإقليم.

وتأكيدا لمبدأ الشرعية تنص المادة 590 في فقرتها 02 على اختصاص الجهات القضائية الجزائرية "بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية".

وسكوت النص عن ذكر الإختصاص بالنسبة للسفن التجارية الجزائرية التي ترسو في موانئ أجنبية، يفيد بأنها تخضع للإختصاص الإقليمي للدولة الأجنبية.

ولم يشر النص أيضا للسفن الحربية الجزائرية التي تبقى طبقا للعرف التقليدي من اختصاص الدولة مالكة السفينة باعتبارها جزء من إقليمها[1].

وعلى ذات النهج سار المشرع اليمني حيث تضمنت المادة 244 قانون الإجراءات اليمني على اختصاص المحاكم اليمنية في الجرائم التي ترتكب في عرض البحر على متن السفن التي تحمل العلم اليمني أيا كانت جنسية مرتكب الجريمة، وينعقد لها الإختصاص بالجرائم التي ترتكب على متن سفن تجارية أجنبية موجودة في المياه الإقليمية اليمنية أو داخل ميناء يمني، ويتحدد الاختصاص محليا لمحكمة أول ميناء رست السفينة في دائرة اختصاصها الجغرافي، إذ تعد الجريمة مرتكبة في مكان رسوها[2].

كما جعل المشرع الفرنسي السفن والطائرات الفرنسية، في أي مكان وجدت، جزء من إقليم الدولة، فتنص المادة 113 الفقرة 3 من قانون العقوبات على أنه« يطبق قانون العقوبات الفرنسي على

---

[1]– د. عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، 2009، ص106.

[2] – راجع المادة 244 من قانون الإجراءات الجزائية اليمني، مرجع سابق.

الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن التي تحمل العلم الفرنسي أو ضدها، في أي مكان وجدت، كما يطبق هذا القانون وحده على الجرائم التي ترتكب على ظهر السفن الحربية الفرنسية أو ضدها في أي مكان وجدت » [1].

وتفضيل قانون دولة العلم يرجع إلى أن المجموعة المنظمة على كل باخرة توجد تحت قيادة قائد له سلطة على أفرادها بمقتضى قانون الدولة التي تحمل السفينة علمها، وعلى ذلك يمكن القول بأن ركاب السفينة يكونون في حماية دولة العلم.

وإذا كان الأصل في المسائل الجنائية اختصاص المحاكم بها وفقا لقاعدة الإقليمية التي تقتضي سلطة المحكمة في نظر كل دعوى عن جريمة وقعت على إقليم الدولة من مواطنيها أو أجانب دون النظر لأي عنصر من عناصر شخصية المتهم[2]، إلا أن هذه القاعدة تجد استثناء لها في بعض الحالات، حيث تصدر الجريمة عن من له صفة معينة، تجعله غير خاضع لقضاء الدولة سواء أكان من المواطنين أم من الأجانب. وتجد هذه الاستثناءات مصدرها في العرف الدستوري والقانون الدستوري و أحكام القانون الدولي والقانون الجنائي.

والأشخاص المعنيون بهذا الاستثناء هم: رئيس الدولة، أعضاء المجالس النيابية، رؤساء الدول الأجنبية، رجال السلك السياسي الأجنبي، رجال السلك القنصلي، رجال القوات الأجنبية المرابطة في التراب الوطني بموجب معاهدة أو إتفاق مع الدولة[3].

---

[1] Article 113/3(code pénale 15novembre2014) « La loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant un pavillon français, ou à l'encontre de navires ou des personnes se trouvant à bord, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Elle tels est seule applicable aux infractions commises à bord des navires de la marine nationale, ou à l'encontre de tels navires ou des personnes se trouvant à bord, en quelque lieu qu'ils se trouvent »

[2]– وهذا ما نصت عليه المادة 3 من قانون العقوبات الجزائري" يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية".

[3]– د. جلال ثروت، مرجع سابق، ص95.

ثانيا) مبدأ الإختصاص العيني:

يقصد بمبدأ العينية سريان قانون العقوبات الوطني على الجرائم التي تمس المصالح الأساسية للدولة وتقع خارج إقليم الدولة أيا كانت جنسية مرتكبيها سواء أكانوا من المواطنين أم الأجانب[1].

ويقوم هذا المبدأ على عدة دعائم، يأتي في مقدمتها حرص الدولة على الإهتمام بحماية مصالحها الحيوية ضد الجرائم ذات الخطورة القصوى بالنسبة للدولة، فضلا عن الحيلولة دون إفلات مرتكبي تلك الجرائم من العقاب، إما بسبب عدم تأثيمها في مكان ارتكابها، أو رفض تسليم مرتكب الجريمة إليها بحجة أنها تدخل في نطاق الجرائم السياسية[2].

وعلى هذا فإن أساس مبدأ العينية هو ما للدولة من حق الدفاع الشرعي عن مصالحها ضد كل الإعتداءات التي تتعرض لها حتى لو كانت خارج إقليمها، ويلاحظ أنه لا يشترط في الجريمة أن تكون معاقبا عليها في الدولة التي ارتكبت فيها، كما لا يشترط عودة الجاني للدولة التي تضررت من جريمته بل يجوز محاكمته في الدولة الأخيرة غيابيا عن تلك الدولة[3].

وقد تعرضت العديد من التشريعات الجنائية المقارنة لمبدأ العينية كالتشريع الجنائي الكونغولي في المواد 610، 611، 612، 613، 614، 615، 616، 617، والتشريع الجنائي لجمهورية إفريقيا الوسطى في المادة 249، وكذا التشريع الألماني في المادة 129[4].

وقد اعتمد المشرع الجزائري هذا المبدأ حماية للمصالح العليا للدولة مثل المصالح الإقتصادية كجرائم تزييف النقود والأوراق المصرفية المتداولة أو الجرائم الماسة بسلامة الوطن[5].

---

[1]– د. أمين مصطفى محمد، مشكلات الحبس الاحتياطي بين قيوده والتعويض عنه –دراسة مقارنة– مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد الثاني، جويلية 2005، ص75.

[2]– د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص586.

[3]– د. أحمد فتحي سرور، الوسيط في قانون العقوبات، مرجع سابق، 105.

[4] – د. محمد عزت، مرجع سابق، ص708، 709.

[5] – وذلك في المادة 588 من ق إ ج:" تجوز متابعة ومحاكمة كل أجنبي وفقا لأحكام القانون الجزائري، ارتكب خارج الاقليم الجزائري بصفة فاعل أصلي أو شريك في جناية أو جنحة ضد أمن الدولة الجزائرية أو مصالحها الأساسية أو

ثالثا) مبدأ الإختصاص العالمي:

يُقصد بالاختصاص الجنائي العالمي ذلك المبدأ الذي يعطي الدولة حق ممارسة اختصاصاتها التشريعية والقضائية والتنفيذية بالنسبة لجرائم معينة ترتكب خارج إقليمها ولو ضد أجنبي آخر، إذا كانت هذه الأفعال مجرمة في قانونها وكان المتهم موجودا على إقليمها ولا يمكن تسليمه[1].

وأهمية هذا المبدأ مستمدة من خطورة الإجرام الدولي الحديث، ذلك أن سهولة المواصلات قد أتاحت الفرصة لنشوء عصابات دولية مكونة من مجرمين ينتمون إلى جنسيات متعددة ويمتد نشاطهم إلى أقاليم دول عديدة، ولذلك لا يكون بد لمكافحة هذه العصابات من أن تتعاون فيمابينها، وتتولى كل واحدة منها عقاب المجرم الذي يضبط في إقليمها دون إكتراث بجنسية أو مكان جريمته[2].

فالتدخل الدولي وفقا لهذا المبدأ يهدف إلى تجنب إفلات المجرمين من العقاب من أجل مصلحة الإنسانية وكذلك التخفيف من حدة إطلاق مبدأ إقليمية القوانين الجنائية لأن مصلحة الدول جميعا في أن لا تترك بعض الجرائم بدون عقاب، فهذا المبدأ لا يستند إذن على حق سيادة تدعيه الدولة التي تعاقب المتهم، بل على وجوب منع الضرر الذي ينشأ لو ترك المجرم بدون عقاب، ومن ثم فإن أساس عالمية حق العقاب ينحصر في وجود تضامن قانوني ومعنوي بين مختلف الدول[3].

ويشترط لتطبيق مبدأ العالمية أن يقبض على المتهم في إقليم الدولة أو يقبض عليه في مكان لا يخضع لسيادة دولة أخرى كالبحر العام، وأن تعد جريمته من تلك الجرائم التي تمس المجموعة الدولية وتهدد أمن واستقرار المجتمع الدولي مثل جرائم القرصنة، والاتجار في الرقيق والإتجار في المخدرات وغيرها من الجرائم، و ألا تطلب الدولة التي وقعت على إقليمها الجريمة تسليم الجاني إليها[4].

=المحلات الدبلوماسية أو القنصلية الجزائرية أو أعوانها، أو تزييفا لنقود أو أوراق مصرفية وطنية متداولة قانونا في الجزائر أو أي جناية أو جنحة ترتكب إضرارا بمواطن جزائري".

[1]– د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص586.

[2]–د. محمود نجيب حسني، شرح قانون العقوبات، القسم العام، دار النهضة العربية، 1989، الطبعة الرابعة، ص148، 149.

[3]– د. محمد منصور الصاوي، مرجع سابق، ص23.

[4]– د. محمد عزت، مرجع سابق، ص712.

ويجري التعبير عن هذا الإهتمام الدولي بمعاهدات تبرم أو بقواعد مشتركة للعقاب تقبلها غالبية الدول المتمدينة، وفي ذلك قضت المادة 15 من إتفاقية جنيف للبحار العالية لعام 1958 بتخويل دولة القبض على لصوص(قراصنة) البحر، حق محاكمتهم، ومعاقبتهم، بغض النظر عن جنسيتهم ومكان ارتكاب الجريمة.

ويصدق ذلك بالنسبة لجرائم الحرب، حيث نصت إتفاقيات جنيف صراحة على مبدأ الإختصاص العالمي أو الشامل، لتحقيق العدالة بمقاضاة مرتكبي" الجرائم الجسيمة" وبمقتضاها:" يلتزم كل طرف متعاقد بملاحقة المتهمين باقتراف مثل هذه الجرائم الجسيمة، أو الأمر باقترافها، وبتقديمهم إلى المحاكمة أيا كانت جنسيتهم، وله أيضا، إذا فضل ذلك، وطبقا لأحكام تشريعية، أن يسلمهم إلى طرف متعاقد معين آخر لمحاكمتهم، مادامت تتوافر لدى الطرف المذكور أدلة إتهام كافية ضد هؤلاء الأشخاص.

كما تم التأكيد على هذا المبدأ في إتفاقية لاهاي لعام 1970 بشأن مكافحة اختطاف الطائرات، حيث منحت الدول الأطراف، إذا لم تسلم المتهم الموجود في إقليمها للدولة طالبة التسليم، حق إحالة الواقعة لسلطاتها المختصة، لمحاكمته جنائيا، بصرف النظر عن مكان ارتكاب الجريمة(المادة 7منه)، ورددته المادة 4 فقرة2 عندما خولت الدول غير الأطراف حق محاكمة المتهم.

وقد أوجبت المعاهدات على الدول الأطراف أن تنص في تشريعاتها الداخلية على الأخذ بمبدأ عالمية الإختصاص بالنسبة لما تتضمنه المعاهدات من جرائم كالتشريع الألماني، الذي يطبق مبدأ العالمية بصدد مجموعة من الجرائم منها ما يتعلق بالجرائم المتعلقة بالمتفجرات والأشعة، والجرائم الواقعة على الملاحة[1].

وأقر هذا المبدأ أيضا المادة 7من قانون العقوبات الإيطالي، وكذا المادة 9 من قانون العقوبات البولوني، والمادة 23من قانون العقوبات اللبناني[2]، والمادة 13من قانون العقوبات العراقي، والمادة 10من قانون العقوبات الأردني، والمادة 23من قانون العقوبات السوري.

---

[1]– د. محمد عزت، مرجع سابق، ص713.

[2]– د. محمد منصور الصاوي، مرجع سابق، ص69.

إلا أن بعض التشريعات كالتشريع الجزائري والمصري والفرنسي لم تأخذ بمبدأ عالمية حق العقاب بصفة صريحة، لكن ذلك لا يعني إفلات من يُدان بجريمة دولية من العقاب فنظام تسليم المجرمين يعفي في هذه الحالة عن إعمال مبدأ عالمية حق العقاب.

2.1.2.2.1.الإختصاص الجنائي الدولي

سنتطرق في هذا الفرع إلى الاختصاص الجنائي في الإتفاقيات الدولية كإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982أولا، وإتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية روما 1988ثانيا، ثم إتفاقية فيينا لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 ثالثا.

أولا) إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

أقر القانون الدولي للبحار أن تكون للسفن جنسية الدولة التي يحق لها رفع علمها، كما حسم هذا القانون الأمر فيما يتعلق بالإختصاص القضائي على السفن في أعالي البحار، حيث قررت المادة 92 الفقرة الأولى من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار[1].

كما تنص المادة 105من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 أنه « يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة، أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أي سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على ما فيها من الممتلكات، ولمحاكم الدولة التي قامت بالضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يُتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية » .

ويترتب على هذه المادة أنه من حق أي سفينة أو طائرة حربية أو حكومية أيا كانت الدولة التي تتبعها تقابل وهي في أعالي البحار، سفينة توجد أسباب قوية تجعلها تعتقد بأنها سفينة قرصنة، فمن

[1]– راجع المادة 91، 92 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

حقها أن تقترب منها وتقوم بزيارتها وإيقافها، ومن القيام كذلك بتفتيشها وفحص أوراقها ومستنداتها وحمولتها. فإذا لم يسفر التفتيش عن أنها سفينة قرصنة فمن حق ربان السفينة المضبوطة أن يطلب تعويضا من السفينة الحربية التي باشرت التفتيش ومن دولتها[1].

وإذا أسفر التفتيش عن ارتكاب هذه السفينة لأعمال القرصنة، فمن حق السفينة الحربية احتجاز سفينة القرصنة وإقتيادها إلى موانئ دولة السفينة الحربية. وتتم محاكمة القراصنة أمام محاكم دولة السفينة الحربية وطبقا لقانونها.

فهذه المادة تقرر أن الإختصاص بمحاكمة القراصنة ينعقد لمحاكم الدولة التي قامت سفنها الحربية بعملية القبض، بحيث تقوم بمحاكمتهم طبقا لقانونها الجنائي الوطني.

وهذا القانون هو الذي يقرر ما يفرض على القراصنة من عقوبات وهو أيضا الذي يقرر مصير السفن والطائرات والأموال التي تم ضبطها مع القراصنة، ولكن بشرط مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية، بمعنى أنه يجب على الدولة المختصة إعادة السفن والممتلكات المسلوبة إلى أصحابها إذا إستطاعوا تقديم ما يثبت ملكيتهم لها.

أما تحديد مقدار ونوع العقوبة التي توقع على القراصنة، فإنه متروك للقانون الجنائي للدولة التي باشرت القبض والتحقيق والمحاكمة.

والعقوبة التي توقع على القراصنة تصل عادة في كثير من الدول إلى الإعدام أو السجن المؤبد ومصادرة سفينة القراصنة وما عليها من أموال خاصة بالقراصنة[2].

وإختصاص القضاء الوطني بمحاكمة القرصنة وهي جريمة دولية يستند في ذلك إلى نص المادتين 100 و105 من إتفاقية قانون البحار، أي أنه إختصاص مسند إلى القانون والقضاء الداخلي في الدولة التي باشرت القبض استنادا إلى قواعد القانون الدولي العام، لأن القانون الدولي الذي أضفى على هذه الجريمة صفتها الدولية هو الذي أحال إلى القانون الجنائي الداخلي لمحاكمة القراصنة، ومن

---

[1]– د. أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص140.

[2] – د. محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، مرجع سابق، ص1145.

ثم فإن المحكمة الوطنية التي تحاكم القراصنة تقوم في الحقيقة بدور محكمة دولية، لأن القانون الدولي هو الأساس الذي ترتكز عليه شرعية هذه المحاكم وشرعية اختصاصها[1].

غير أنه يجب على الدول أن تنص في قوانينها الجنائية الداخلية على جريمة القرصنة وعلى العقوبات الواجبة التطبيق عليها، ذلك أن مبدأ الشرعية يقضي بأنه لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص قانوني.

وحتى لا يكون ذلك حائلا دون محاكمة القراصنة وتوقيع العقاب الملائم عليهم، خاصة أن مكان وقوع جريمة القرصنة يخرج عن نطاق الاختصاص الإقليمي والشخصي للقانون الجنائي الوطني. ولذلك يجب على المشرع الداخلي في أي دولة أن ينص على هذه الجريمة وعلى عقوباتها في صلب قانونه الوطني[2].

كما أن هناك بعض القوانين –كاالقانون الفرنسي– تنص على عدم إختصاصها بمحاكمة القراصنة إلا إذا ارتكبت جريمة القرصنة في مياهها الإقليمية أو كانت السفن المعتدى عليها أو الأشخاص المجني عليهم يحملون جنسية الدولة أو كان الجناة يحملون جنسية الدولة، وقوانين أخرى لا تنص على جريمة القرصنة، أو تعرفها بطريقة تتعارض مع التعريف الوارد في الإتفاقية كالقانون الأمريكي، والبعض الآخر من التشريعات لم ينص على مسؤولية الدولة عند الخطأ في اتخاذ إجراءات القبض والمحاكمة وتبعا لذلك فإن عقوبة القرصنة ستختلف بحسب قانون الدولة التي باشرت القبض والمحاكمة[3].

ولمعالجة النقص الوارد في إتفاقية قانون البحار توصلت العديد من الدول– سيما الدول المشاركة في عمليات مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال– إلى إتفاقات ثنائية مع دول المنطقة

---

[1] –د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص460، 459.

[2]– د. أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص143.

[3] – نفس المرجع، ص144.

مثل كينيا و سيشل لنقل القراصنة الصوماليين المشتبه بهم والمحتجزين على متن سفنها الحربية، لمحاكمتهم أمام محاكم هاتين الدولتين[1].

وتطبيقا لهذا الإتفاق فقد تم إحالة 130شخصا من القراصنة على السلطات الكينية في الأشهر الثلاثة الأُولى من عام 2009 وذلك لمحاكمتهم عن جريمة القرصنة أمام القضاء الكيني، وتم نقل خمسة من القراصنة إلى هولندا في ماي 2009 لمحاكمتهم عن اختطاف واحتجاز سفينة تجارية هولندية في خليج عدن في جانفي 2009[2].

بالإضافة إلى الإتفاقات الثنائية يجب على الدول أن تنص في تشريعاتها الداخلية على شروط احتجاز القراصنة على ظهر السفن أو الطائرات و شروط نقلهم إلى أراضيها قبل إحالتهم إلى السلطات القضائية المختصة.

وكذلك إجراءات مراقبة الحبس الإحتياطي أو تقييد الحرية قبل الإحالة إلى المحاكمة وتحديد السلطات القضائية المختصة بمراقبة ذلك، والقواعد التي تسمح باحتجاز سفن وأدوات القراصنة، وإعتماد القواعد التي تسمح لسلطات الدولة بمباشرة بعض العمليات العسكرية اللازمة لمكافحة القرصنة كعمليات تحرير الرهائن مثلا. ولا يوجد إلا عدد قليل من الدول التي تضمنت تشريعاتها الداخلية مثل هذه القواعد كألمانيا وهولندا والسويد وفنلندا[3].

---

[1] – أُنظر فيما يتعلق بالاتفاقيات الثنائية والجماعية المتعلقة بالتسليم صفحة 180 من الفرع الثاني من المطلب الثاني من هذا المبحث.

[2] – ومع تزايد حالات تسليم القراصنة الصوماليين المشتبه بهم إلى كينيا ليحاكموا أمام محاكمها ، أعلن وزير الخارجية الكيني Moses Wetangula أن مذكرات التفاهم التي تم التوصل إليها في هذا الشأن ليست بابا مفتوحا لإغراق الأراضي الكينية بالقراصنة، لأن هذا سيكون أمرا غير مقبول، وأن الإتفاقات المبرمة مع كينيا تتعلق بعدد محدود من الحالات، وليس بكل القراصنة المقبوض عليهم في أعالي البحار، وأضاف الوزير:"أنه خلال الأسبوعين الماضيين نحن رفضنا استلام بعض القراصنة المقبوض عليهم من دول صديقة، وأخبرناهم بأن يتولوا محاكمتهم في مكان آخر". لمزيد من التفاصيل أنظر في ذلك: د. عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص119.

[3] – د. أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص146.

لذا نحن نحبذ لو تم إبرام معاهدة دولية عالمية تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة تتبنى تعريفا موحدا للقرصنة البحرية وتضع عقوبات موحدة لهذه الجريمة، بحيث تتلاشى جميع أوجه النقص والقصور التي أصابت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ثانيا) إتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية:

منحت إتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 وبروتوكول لندن المكمل لها لعام 2005، الإختصاص بمحاكمة القراصنة وغيرهم من الأشخاص الذين ارتكبوا أعمالا غير مشروعة ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحار لأي من الدول الآتية:

أ- الدولة التي ارتكبت على اقليمها الجريمة، ويشمل الإقليم البحري الإقليمي للدولة إذا ارتكبت الجريمة خلاله

ب- دولة العلم الذي ترفعه السفينة، إذا كانت الجريمة قد ارتكبت على ظهر السفينة أو ارتكبت ضد هذه السفينة

ج- الدولة التي يحمل المتهم جنسيتها أيا كان مكان الجريمة

د- الدولة التي قبض على المتهم في إقليمها

هـ- تعطي الإتفاقية الإختصاص بالمحاكمة وتوقيع العقاب لكل دولة تشكل الجريمة إعتداء على أمنها الوطني أو على نظامها الإئتماني والنقدي

و- تعطي العديد من الإتفاقيات الدولية الإختصاص بالمحاكمة و العقاب للدولة التي يحمل الضحايا أو المجني عليهم جنسيتها بغض النظر عن مكان وقوع الجريمة[1].

كما تنص المادة الخامسة من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 على أن تجعل كل دولة طرف في الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد3،

[1]- راجع المادة 6 من إتفاقية روما لعام 1988 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية.

3مكرر2، 3مكرر3 خاضعة للمعاقبة بعقوبات مناسبة تأخذ في الإعتبار الطابع الخطير لتلك الأفعال الجرمية[1].

كما أقرت إتفاقية روما لعام 1988 في المادة العاشرة الإلتزام التقليدي الواقع على عاتق الدول الأطراف إما بمحاكمة المتهمين أو المجرمين و إما القيام بتسليمهم لمحاكمتهم في دولة أخرى مختصة بناء على طلب هذه الأخيرة إذا قررت عدم محاكمتهم في إقليمها[2].

ونلاحظ على إتفاقية روما لعام 1988 أنها قد وسعت من نطاق تطبيقها بحيث تنطبق على جميع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن وسلامة الملاحة والأرواح في البحار، بغض النظر عن الباعث وراء ارتكابها، أي حتى ولو ارتكبت لأهداف سياسية.

ومعنى ذلك أنها تعطي الأساس القانوني لمكافحة أعمال القرصنة أيًا كان الدافع إلى ارتكابها وفي جميع المناطق البحرية التي تخرج عن نطاق البحر الإقليمي والمياه الداخلية.

ومن ناحية أُخرى تفرض الإتفاقية على جميع الدول الأطراف الإلتزام بالقبض على القراصنة ومحاكمتهم وتوقيع العقاب عليهم في إقليمها أو القيام بتسليمهم إلى دولة أخرى مختصة تطالب بتسليمهم لمحاكمتهم عن أعمال القرصنة البحرية، وبالتالي تتجنب الوقوع في الفراغ القضائي في هذا الشأن[3].

وهي بذلك تلاشت معظم أوجه النقص أو القصور التي أصابت إتفاقية قانون البحار لعام 1982، ورغم ذلك فإن إتفاقية روما لعام 1988 لم تضع الحل القانوني الفعال لمنع ارتكاب أعمال القرصنة في البحار، لأنها حصرت نطاق تطبيقها على الأعمال غير المشروعة ذات الخطورة الفائقة، وعلى ذلك فإن أعمال القرصنة غير الخطيرة وحوادث السرقات البسيطة تخرج عن نطاق تطبيق هذه الإتفاقية، كما أنها تخلط بين أعمال القرصنة البحرية والإرهاب البحري رغم أن هناك فرقا كبيرا بينهما[4].

---

[1]– راجع المادة 5 من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 2005.

[2]– راجع المادة 10 من إتفاقية روما لعام 1988.

[3] – د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص155،154.

[4]– من أجل معرفة العلاقة بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري انظر في صفحة 244 وما بعدها من الأطروحة.

ونشير هنا إلى أن المادة الثالثة من بروتوكولي قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة على الجرف القاري روما 1988 ولندن 2005[1] أخذت بذات مبادئ الإختصاص الواردة في المادة السادسة من إتفاقيتي قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية المشار إليها مع بعض التنقيحات لتلائم الاختلافات بين المنصات الثابتة والسفن.

فأخذت بمبدأ الإقليمية في المادة الثالثة الفقرة الأولى من البروتوكولين التي فرضت على الدول الأطراف اتخاذ ما يلزم من إجراءات لتأسيس إختصاصها عندما يرتكب الفعل ضد منصة ثابتة أو على متنها عندما تكون- تلك المنصة قائمة في الجرف القاري لتلك الدولة- وفرضت عليها تأسيس اختصاصها استنادا إلى مبدأ الجنسية، إذا كان الفعل قد ارتكب من أحد مواطنيها.

ثم أجازت الفقرة الثانية من المادة الثالثة السالفة الذكر للدول الأطراف أن تؤسس اختصاصها إذا ارتكب الفعل من جانب شخص بلا جنسية ويكون مقره المعتاد في تلك الدولة، أو عند تعرض أحد مواطني الدولة للاحتجاز أو التهديد أو الإصابة أو القتل أثناء ارتكاب الجريمة، أو إذا ارتكبت الجريمة في محاولة لارغام الدولة على القيام بعمل ما أو الإمتناع عن القيام به.

وألزمت أيضا كل طرف أن تؤسس اختصاصها إذا وُجد المتهم على إقليمها ولم تقم بتسليمه إلى أي من الدول الأطراف المختصة بنظر الجريمة (المادة 3 الفقرة 4 من بروتوكولي روما لعام 1988 ولندن 2005)[2]، كذلك لم يستبعد البروتوكولين فرض أي إختصاص جنائي طبقا للقوانين.

كما نصت المادة السادسة الفقرة الثانية على صور الإختصاص الإحتياطي فأجازت للدول الأطراف إقامة اختصاصها في حالة ارتكاب الجريمة من شخص لا يحمل جنسيتها وكان موطنه الطبيعي بهذه الدولة (المادة2/6 إتفاقية روما لعام 1988)، أو إذا وقع أثناء تنفيذ الجريمة اختطاف أو

---

[1] United Nations convention of the suppression of uniawful acts against the safety of maritime navigation 2005.

[2] – تنص المادة الثالثة الفقرة الرابعة من بروتوكول روما لعام 1988 ولندن 2005 على أنه:"4- تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لإقرار ولايتها القانونية على الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد 2 و2مكرر و2مكرر ثانيا في الحالات التي يكون فيها المشتبه فيه موجودا في أراضيها ولا تقوم بتسليمه إلى أي من الدول الأطراف التي أقرت ولايتها القانونية بموجب الفقرتين 1 و2".

تهديد أو جرح أو قتل لشخص يحمل جنسية الدولة (المادة 2/6/ب)، أو إذا وقعت الجريمة بقصد إجبار هذه الدولة على القيام بعمل ما أو الإمتناع عن القيام به.

وما نلاحظه أنه يمكن الإرتكاز على إتفاقيتي قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية (روما لعام 1988، لندن لعام 2005)، وذلك من خلال إجبار الدول التي وقعت الإتفاقيتين المشار إليهما على قبول الإرهابيين بهدف محاكمتهم. ولهذا يجب أن تقوم الدول الساحلية بوضع إتفاقات تسمح بالتنسيق للتعامل مع المحتجزين وتحديد أين سيتم احتجازهم بصورة مؤقتة ومكان محاكمتهم[1].

ثالثا) إتفاقية فيينا لعام 1988[2]:

يعد تهريب المخدرات عبر البحار والإتجار بها من أخطر المشكلات في وقتنا الحاضر، بل باتت أكثر خطورة على البشرية من أفعال العبودية أو القرصنة أو البث الإذاعي غير المشروع.

وقد استحدثت إتفاقية قانون البحار لعام 1982 في الجزء السابع منها المتعلق بأعالي البحار نص المادة 108 عن "الإتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية". وقررت في فقرتها الأُولى أن تتعاون جميع الدول في قمع الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الإتفاقيات الدولية.

وأضافت في فقرتها الثانية أن"لأي دولة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالإتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الإتجار".

---

[1]– وفي هذا الإطار كانت الولايات المتحدة الأمريكية تعمل من أجل وضع مثل هذا الإتفاق مع كينيا، كما عمل الإتحاد الأوروبي على عقد إتفاقات مماثلة مع عدد من الدول بشأن هذه المسألة، امزيد من التفاصيل أنظر: د. محمد عزت، مرجع سابق، ص726.

[2] – أُبرمت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية عام 1988 في فيينا في 19ديسمبر 1988 وانضم إليها 185دولة.

وقد طالبت المادة الرابعة من اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 كل دولة عضو بأن تتخذ ما يلزم من تدابير لتقرير اختصاصها القضائي في مجال الجرائم المنصوص عليها، فيما إذا وقعت الجريمة في إقليم هذه الدولة أو على متن سفينة ترفع علمها أو طائرة مسجلة بمقتضى قوانينها وقت ارتكاب الجريمة، إذا ما أذنت لها الدولة التي تحمل السفينة علمها باتخاذ كافة الإجراءات المناسبة بشأنها.

كما تتخذ ما يلزم من تدابير إذا ارتكب الجريمة أحد مواطنيها أو شخص يقع محل إقامته المعتاد في إقليم هذه الدولة، أو عندما ترتكب الجريمة خارج إقليم الدولة بالاشتراك في جريمة وقعت داخل الإقليم، أو بتحريض الغير أو حضهم علانية بأية وسيلة أو الشروع فيها أو المساعدة عليها أو أي من الأفعال المنصوص عليها في الإتفاقية لتقرير اختصاصه القضائي[1].

وقد وضعت المادة 17من إتفاقية فيينا لعام 1988[2] أُسس القانون الدولي في مكافحة تهريب المخدرات عبر البحار، غير أن إتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار1982 لا تعير إهتماما كافيا

---

[1] – راجع المادة الرابعة من إتفاقية فيينا لعام 1988.

[2] – تتضمن المادة 17 الفقرات الآتية: 1– تتعاون الأطراف إلى أقصى حد ممكن وبما يتفق مع القانون الدولي للبحار على منع الاتجار غير المشروع عن طريق البحر

2– يجوز للطرف الذي تكون لديه اسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي ترفع علم دولته أو لا ترفع علما ولا تحمل علامات تسجيل، ضالعة في الإتجار غير المشروع، يجوز له طلب مساعدة أطراف أخرى لمنع السفينة المشبوهة من استخدامها لهذا الغرض، ويجب على الأطراف التي يطلب إليها تقديم المساعدة أن تبادر في تقديم المساعدة المطلوبة في حدود الإمكانات المتاحة لديها.

3– يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي، وترفع علم طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الإتجار غير المشروع، أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك وأن يطلب منها إثباتا للتسجيل، ويطلب منها عند إثباته إذنا باتخاذ التدابير الملائمة إزاء هذه السفينة

4– ويجوز للدول التي ترفع السفينة علمها أن تأذن للدولة الطالبة، وفقا للفقرة 3 أو لمعاهدة نافذة بينهما أو لأي إتفاق أو ترتيب تتوصل إليه تلك الأطراف على أي نحو آخر بالقيام بجملة أمور بمايلي: أ– إعتلاء السفينة/ ب– تفتيش السفينة/ ج–وفي حالة العثور على أدلة تثبت التورط في الاتجار غير المشروع، اتخاذ ما يلزم من اجراءات إزاء السفينة والأشخاص والبضائع التي تحملها السفينة .

لجريمة تهريب المخدرات بالنظر إلى ما تضمنته من أحكام تجاه القرصنة والإرسال الإذاعي غير المرخص به في مواجهة السفينة التي تقوم بالقرصنة في أعالي البحار حيث يمكن لأي دولة القيام بحجزها وتفتيش السفينة الأجنبية الموجودة في أعالي البحار، إذا توافر شك جدي في كونها تمارس القرصنة أو لا جنسية لها.

أما فيما يتعلق بتهريب المخدرات فإنه لا يوجد في إتفاقيات الأمم المتحدة لعامي 1982، 1988 أحكام مماثلة، حيث أن المادة 17من إتفاقية 1988 لا تمنح للدولة الموقعة على الإتفاقية حق التدخل في أمور السفينة الأجنبية الموجودة في أعالي البحار إلا بعد موافقة الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها.

وهكذا نجد أن التدخل مبني على الموافقة المسبقة لصاحب السفينة، ولكن بعد الموافقة يجوز للدولة المتدخلة دخول السفينة وتفتيشها، وإذا اكتشفت أدلة على وجود تهريب للمخدرات داخل السفينة

=5- حيثما تتخذ إجراءات عملا بهذه المادة يضع الطرفان المعنيان موضع الاعتبار الواجب الحاجة إلى عدم تهديد سلامة الحياة في البحر، وأمن السفينة والبضائع وعدم الاضرار بالمصالح التجارية والقانونية للدولة التي ترفع السفينة علمها أو ولاية دولة أخرى.

6- يجوز للدولة التي ترفع السفينة علمها أن تعمد – بما يتفق والتزامها الوارد في الفقرة 1 من هذه المادة- إلى اخضاع الاذن الذي تصدره لشروط يتفق عليها بينها وبين الطرف الطالب، بما في ذلك الشروط المتعلقة بالمسؤولية.

7- للأغراض المتوخاة في الفقرتين ج –د –من هذه المادة يستجيب كل طرف دون إبطاء للطلب الذي يرد من طرف آخر للاستفسار عما إذا كانت السفينة التي ترفع علمه مخولة بذلك، ولطلبات الاستئذان المقدمة عملا بالفقرة ج. ويعين كل طرف، عندما يصبح طرفا في هذه الإتفاقية، سلطة أو عند الضرورة سلطات، لتلقي هذه الطلبات والرد عليها، ويجب إبلاغ سائر الأطراف، عن طريق الأمين العام، بهذا التعيين، في غضون شهر واحد من التعيين.

8- على الطرف الذي يقوم بأي عمل وفقا لهذه المادة أن يبلغ دون إبطاء الدولة التي ترفع السفينة علمها بنتائج ذلك العمل.

9- تنظر الأطراف في عقد اتفاقيات أو ترتيبات ثنائية أو اقليمية لتنفيذ أحكام هذه المادة أو تعزيز فاعليتها.

10- لا يجوز أن تقوم بأي عمل طبقا للفقرة د من هذه المادة إلا سفن حربية وطائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة ويسهل تبيين أدائها لمهام رسمية ولها الصلاحية بالقيام بذلك العمل.

11- يولى الاعتبار الواجب في أي عمل بحري وفقا لهذه المادة لضرورة عدم التدخل في حقوق الدول الساحلية والتزاماتها وممارساتها لاختصاصها القضائي وفقا للقانون الدولي للبحار، وعد المساس بتلك الحقوق والالتزامات والممارسات.

يمكن للدولة المتدخلة حينئذ إتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك، كالقبض على الأشخاص وحجز المخدرات، كما يمكن للدولة المتدخلة أيضا تحويل مسار السفينة إلى إتجاه آخر.

كما أوصت الإتفاقية بأنه يمكن للدول الأعضاء إبرام اتفاقيات ثنائية فيما بينهما من أجل تجسيد أحكام المادة17 أو تدعيم فعاليتها[1]. ولا يجوز أن تقوم بأي عمل طبقا للفقرة4 من هذه المادة إلا سفن حربية أو طائرة عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة ويسهل تبيين أدائها لمهام رسمية ولها الصلاحية للقيام بذلك العمل.

وما يمكن مؤاخذته على إتفاقية فيينا لعام 1988 أنه عند الاشتباه وسط البحر بالسفن لا تستطيع السفن الأخرى زيارتها وتفتيشها والقبض على المشتبه بهم إلا بإذن من دولة العلم، وكان الأجدر أن تقوم هذه السفن بالتفتيش والقبض بدون إذن من دولة العلم كما في جريمة القرصنة البحرية.

وفي الأخير نخلص إلى القول إلى أن هناك بعض الجرائم التي يتعين أن تدخل ضمن الإختصاص الموضوعي للمحكمة الجنائية الدولية بالنظر لما تمثله من تهديد للسلم والأمن الدوليين، وبالنظر للمصلحة المشتركة لدى غالبية أطراف المجتمع الدولي نحو القضاء عليها نهائيا، ومنها: جريمة القرصنة البحرية و جريمة تهريب المخدرات عبر البحار، حتى يمثل ضغطا أكبر على المجتمع الدولي من أجل العمل على محاربتها.

---

[1] – من بين الإتفاقيات نذكر:

1) إتفاقية مجلس أوروبا لمكافحة الإتجار غير المشروع بحرا المؤرخة في 31 جانفي 1995 المعروفة باتفاقية ستراسبورج، وهي مقتصرة على مكافحة الإتجار غير المشروع بحرا ولا تطبق على أنواع أخرى من الجرائم التي ترتكب في أعالي البحار.

2) الإتفاقية العربية لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات 1994 أُبرمت في 5 جانفي 1994، وتم إعتمادها بمجلس وزراء الداخلية العرب في دورة انعقاده الحادي عشر في تونس. وقد تضمنت المادة 4 منها تحديد الإختصاص القضائي ، وذلك بأن تتخذ كل دولة طرف ما قد يلزم من تدابير لتقرير اختصاصها القضائي على جرائم المخدرات عندما ترتكب الجريمة أحد مواطني الدولة أو شخص يقع محل إقامته المعتاد في إقليمها، أو أن ترتكب الجريمة على متن سفينة تلقى الطرف من الدولة التي ترفع السفينة علمها إذنا باعتلائها و تفتيشها، وإتخاذ ما يلزم من إجراءات إزاء السفينة والأشخاص والبضائع التي تحملها السفينة في حالة العثور على أدلة تثبت التورط في الإتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية، كما لا تستبعد هذه الإتفاقية ممارسة اختصاص جنائي مقرر من قبل أي طرف وفقا لقانونه الداخلي.

ويؤدي من ناحية أخرى إلى تحقيق نوع من الردع العام والخاص، بحيث يشعر القراصنة، ومهربو المخدرات، أن الجرائم المرتكبة لن تمر دون عقاب طالما أن المحكمة الجنائية الدولية لن تكف عن ملاحقتهم على ما اقترفوه من جرائم أينما كانوا.

2.2.2.1. التعاون القضائي الدولي

تقتضي فعالية تدابير مواجهة جرائم الملاحة البحرية وجود تعاون وثيق بين الدول، ولا يتسنى ذلك إلا بالعمل المشترك بين الدول، ويتجلى هذا التعاون في تحقيق أهداف معينة تتمثل في تسليم المتهم المقبوض عليه بناء على طلب الدولة التي تربطها علاقة مباشرة بالجريمة، أو في المساعدة القضائية بشأن جمع الأدلة حول الجريمة ونسبتها إلى المتهم. وبناء على ذلك سنقسم هذا المطلب إلى فرعين: الأول ويتناول المساعدة القضائية، والثاني تسليم المجرمين.

1.2.2.2.1. المساعدة القضائية

أولى الفقه الجنائي المساعدة القضائية اهتماما كبيرا لتحقيق القدرة على التصدي للإجرام عبر الوطني، وسد أوجه القصور القانوني التي ساعدت المنظمات الإجرامية على إختراق النظم القانونية.

وتعد المساعدة القضائية المتبادلة في المسائل الجنائية من الآليات الفعالة لمواجهة الإجرام لِما للتعاون في مجال الإجراءات الجنائية من دور في التوفيق بين حق الدولة في ممارسة اختصاصها الجنائي داخل حدودها الإقليمية وحقها في توقيع العقاب[1].

سنتطرق فيمايلي إلى تعريف المساعدة القضائيةأولا ثم لصورها ثانيا.

أولا) تعريف المساعدة القضائية:

تعرف المساعدة القضائية على الصعيد الدولي بأنها الصلاحيات القانونية المقررة لأجهزة إدارة العدالة الجنائية في الدولة، والتي يتم بمقتضاها قيام تلك الأجهزة باتخاذ إجراءات معينة بغرض تعقب وتتبع أي نشاط إجرامي في نطاق اختصاصها الإقليمي، من خلال الإستعانة بالأجهزة المقابلة لها

[1] – د. فائزة يونس الباشا، مرجع سابق، ص430.

بالدول الأخرى، وذلك في أي من إجراءات التحقيق أو المحاكمة التي تجريها، سواء لضبط الجناة، أو الوصول إليهم، أو جمع الأدلة قبلهم، أو استدعاء وسماع الشهود، أو الاستعانة بالخبراء، أو توفير المعلومات اللازمة لحسن سير إجراءات التحقيق والمحاكمة، بما يوفر في النهاية كافة العناصر القانونية اللازمة للبت قضائيا في الإتهامات المنسوبة للمتهم، إما بالحفظ أو البراءة، وإما بالإحالة للمحاكمة ونيل العقاب المقرر قانونا[1].

وتُعرّف المساعدة القضائية أيضا بأنها كل إجراء قضائي تقوم به دولة بما من شأنه تسهيل مهمة المحاكمة في دولة أُخرى بصدد جريمة من الجرائم[2].

وتهدف المساعدة القضائية إلى محاولة جمع الأدلة في قضية معينة وذلك لتمكين دولة معينة من محاكمة المشتبه فيه، وهناك هدف آخر لا يقل أهمية هو تحريك القضية نحو استصدار حكم بمصادرة عائدات الأنشطة غير المشروعة.

ومؤدى ذلك أن تقوم كل دولة من الدول الأطراف نيابة عن الطرف الآخر، بأي إجراء متعلق بدعوى قائمة وبصفة خاصة سماع الشهود وتلقي تقارير الخبراء ومناقشتهم وإجراء المعاينات وطلب تحليف اليمين.

وقد أولت السياسة الجنائية الدولية اهتماما بالمساعدة القضائية في نطاق الاتفاقيات الدولية التي أُعدت في هذا الشأن، باعتبارها وسيلة رئيسية للتعاون لمواجهة صور الإجرام الدولي المتعدد، وحثت الدول على تقديم المساعدة والتنسيق فيمابينها لتنفيذ الإجراءات الضرورية في هذا الشأن بما فيها جمع الأدلة وتوفير الضمانات لحماية الشهود ونقل الإجراءات، ودعت الدول إلى عدم رفض المساعدة القضائية المتبادلة بدعوى عدم إزدواجية التجريم[3].

ثانيا) صور المساعدة القضائية: تتخذ المساعدة القضائية في المجال الجنائي عدة صور منها:

---

[1] – د. أحمد إبراهيم مصطفى سليمان، الارهاب والجريمة المنظمة، التجريم وسبل المواجهة، دار الفكر العربي، الاسكندرية، 2006، ص350.

[2] –د. سالم محمد سليمان الأوجلي، مرجع سابق، ص425.

[3] –د. أحمد إبراهيم مصطفى سليمان، المرجع السابق، ص350.

أ) الإنابة القضائية: تعد الإنابة القضائية إحدى سبل التعاون القضائي الدولي في المسائل الجنائية، كما تعد أحد الواجبات والالتزامات التي يفرضها القانون الدولي العام، والتي بموجبها يعهد للسلطات القضائية في دولة ما بعمل من أعمال التحقيق أو بأي إجراء جنائي لحساب سلطة قضائية لدولة أخرى مع مراعاة حقوق وحريات الإنسان المعترف بها عالميا، ومقابل ذلك تتعهد الدولة الطالبة للمساعدة الدولية احترام النتائج القانونية التي وصلت إليها الدولة المطلوب منها المساعدة[1].

وتعني الإنابة القضائية– أن يعهد للسلطات القضائية– المطلوب منها اتخاذ إجراء – القيام بالتحقيق أو بالعديد من التحقيقات، لمصلحة السلطات القضائية المختصة في الدولة الطالبة، مع مراعاة احترام حقوق وحريات الإنسان المعترف بها عالميا، ومقابل ذلك تتعهد الدولة الطالبة للمساعدة بالمثل، واحترام النتائج القانونية التي توصلت إليها الدولة المطلوب منها المساعدة القضائية[2].

وعرفت المادة السادسة من إتفاقية الإعلانات والإنابات القضائية[3]– الإنابة القضائية أنها:« لكل من الدول المرتبطة بهذه الإتفاقية أن تطلب إلى أية دولة منها أن تباشر في أرضها نيابة عنها أي إجراء قضائي متعلق بدعوى قيد النظر، وفقا لأحكام المادتين السابعة والثامنة ».

كما يقصد بالإنابة القضائية أيضا: « طلب إتخاذ إجراء قضائي من إجراءات الدعوى الجنائية تتقدم به الدولة الطالبة إلى الدولة المطلوب إليها لضرورة ذلك في الفصل في مسألة معروضة على السلطة القضائية في الدولة الطالبة ويتعذر عليها القيام به بنفسها» [4].

وتهدف هذه الصورة إلى تسهيل الإجراءات الجنائية بين الدول بما يكفل إجراءات التحقيقات اللازمة لتقديم المتهمين للمحاكمة والتغلب على عقبة السيادة الإقليمية التي تمنع الدولة الأجنبية من

---

[1]– د. فائزة يونس الباشا، مرجع سابق، ص434.

[2]– د. حازم الحاروني، الإنابة القضائية الدولية، المجلة الجنائية القومية، مجموعة31، العدد الثاني والثالث، جويلية – نوفمبر1988، ص20،21.

[3]– وافق عليها مجلس جامعة الدول العربية بتاريخ 14 سبتمبر 1952، أنظر: مجموعة المعاهدات والإتفاقيات الدولية، جامعة الدولية العربية، إدراة الشؤون القانونية، الأمانة العامة 1985، ص94.

[4]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص240.

ممارسة بعض الأعمال القضائية داخل أقاليم الدول الأخرى، كسماع الشهود أو إجراء التفتيش وغير ذلك.

والإنابة القضائية تجد أساسها في القوانين الوطنية وفي الإتفاقيات الدولية وفي مبدأ المعاملة بالمثل[1].

ولقد حرصت إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية على نقل الإجراءات الجنائية– الإنابة القضائية– فنصت في المادة 21على أن:« يتعين على الدول الأطراف أن تنظر في إمكانية أن تنقل إحداها إلى الأخرى إجراءات الملاحقة المتعلقة بجرم مشمول بهذه الإتفاقية، في الحالات التي يعتبر فيها ذلك النقل في صالح التسيير السليم للعدالة، وخصوصا عندما يتعلق الأمر بعدة ولايات قضائية وذلك بهدف تركيز الملاحقة» [2].

كما حرصت الإتفاقيات على وضع إجراءات الإنابة القضائية ضمن نصوصها، محددة البيانات التي يجب أن يشملها طلب الإنابة، وهي الجهة المختصة الصادر عنها الطلب، موضوع الطلب وسببه، وتكييفها القانوني والعقوبة المقررة على اقترافها[3].

ولا تتم الإنابة القضائية الخارجية إلا بناء على طلب من الدولة التي انعقد الإختصاص بالملاحقة الجنائية، وفقا لأوضاع محددة، يتم إرساله إلى الدولة المطلوب إتخاذ الإجراءات في إقليمها[4].

---

[1]– د.فائزة يونس الباشا، مرجع سابق، ص434، ص435.

[2]– راجع المادة 21 من إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية بمدينة باليرمو بايطاليا خلال الفترة من12–15 ديسمبر 2000 التي انتهت بتوقيع 148 دولة على الإتفاقية من بينهم مصر بحضور الأمين العام للأمم المتحدة و14 رئيس دولة ونحو 110 وزراء للعدل والداخلية.ص18.

[3]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص241.

[4]– نموذج لقضية تمت فيها الإنابة القضائية: سلمت فرنسا السلطات المصرية طلب إنابة قضائية دولية تم استصدارها إثر تحطم طائرة فلاش آيرلاينز في مدينة شرم الشيخ، وأفاد المدعي العام المصري أن وفدا فرنسيا سلمه الإنابة القضائية التي أصدرها أندريه داندو قاضي التحقيق، و أعلن المدعي العام المصري في مؤتمر صحفي أنه استقبل السفير الفرنسي الذي سلمه الإنابة وقال إن النيابة العامة المصرية هي التي تتولى التحقيق في حادث تحطم الطائرة دون تدخل أي جهة أجنبية.

ويخضع هذا الطلب للفحص والدراسة من قبل سلطة الدولة الأخيرة، فإذا ما تحققت من توافر شروط الإنابة وفقا لتشريعاتها ووفقا للإتفاقية المنظمة للإنابة القضائية الخارجية المبرمة بينها وبين الدولة الطالبة، تقوم بتنفيذ الإنابة وترسلها إلى الدولة الطالبة، ويكون الإجراء المنفذ عن طريق الإنابة القضائية ذات الأثر فيما لو تم بمعرفة سلطات الدولة الطالبة.

وقد تناولت إتفاقية الأمم المتحدة النموذجية بشأن نقل الإجراءات في المسائل الجنائية لعام 1990 في المادة الثانية، وإتفاقية منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب لعام 1999 في المواد من 9 إلى 33، وكذا المادة التاسعة من النموذج الاسترشادي لإتفاقية التعاون القانوني والقضائي الصادر عن مجلس التعاون الخليجي 2003 على إجراءات الإنابة القضائية، وتشترط على الدول الأطراف أن تعين سلطة مركزية –عادة ما تكون وزارة العدل– ترسل إليها طلبات الإنابة القضائية مباشرة على نحو يؤدي إلى تسريع الإجراءات[1].

ب) تبادل المعلومات: لقد عُرف العصر الحالي بعصر المعلوماتية، لما شهده من ثورة في مجال المعلومات، ولهذا فلا غرابة أن يولي المجتمع تبادل المعلومات أهمية قصوى بوصفه وسيلة لمكافحة الإجرام. لما توفره المعلومات الصحيحة والموثوقة من مساندة لأجهزة تنفيذ القوانين في كافة المجالات بما في ذلك متابعة نشاط العمليات الإجرامية في المجال البحري[2].

ويشمل تقديم المعلومات والبيانات والوثائق والمواد الاستدلالية التي تطلبها سلطة قضائية أجنبية وهي بصدد النظر في جريمة ما، عن الإتهامات التي وجهت إلى رعاياها في الخارج والإجراءات التي اتخذت ضدهم، وقد يشمل التبادل السوابق القضائية للجناة.

هذا وتنص اتفاقية التعاون القضائي الموقعة بين مصر وفرنسا في 15مارس1982 على أن البلدين يتعاونان لتقديم المعونة والمساعدة القضائية التي تطلبها كل دولة، أنظر في ذلك: د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص241.

[1]– ذلك أن طلب الإنابة القضائية يتم إرساله عبر القنوات الدبلوماسية، فمثلا طلب الحصول على دليل إثبات وهوعادة من شأن النيابة العامة تقوم بتوثيقه المحكمة الوطنية المختصة في الدولة الطالبة، ثم يمرر بعد ذلك عن طريق وزارة الخارجية إلى سفارة الدولة متلقية الطلب، لتقوم هذه الأخيرة بارساله بعد ذلك إلى السلطات القضائية المختصة في الدولة المتلقية الطلب، وهذه الإجراءات الدبلوماسية تتسم بالتعقيد والبطء والروتين، وللحد منها عمدت الاتفاقيات المذكورة آنفا إلى تعيين سلطة مركزية وزارة العدل لأجل تسريع الاجراءات ، انظر في ذلك: د. محمد عزت، مرجع سابق، ص790، وكذلك د. صالح يحي رزق ناجي، المرجع السابق، ص242.

[2]– د. فائزة يونس الباشا، مرجع سابق، ص493.

ولهذه الصورة صدى كبير في كثير من الإتفاقيات كاتفاقيتي قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية روما 1988 ولندن2005، حيث نصت المادة 13 الفقرة (ب) من كلا الاتفاقيتين على أن تتعاون الدول الأطراف وبوجه خاص عن طريق:« ... وتبادل المعلومات وفقا لقوانينها الوطنية وتنسيق التدابير الأخرى التي تتخذ حسب الاقتضاء لمنع ارتكاب الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد3 و3مكرر2 و3مكرر3 ».

وكذا المادة 15من إتفاقية لندن لعام 2005 المشار إليها على أن: " كل دولة طرف، وطبقا لقانونها الوطني، أن تقدم إلى الأمين العام بأسرع ما يمكن جميع المعلومات ذات الصلة المتوفرة في حوزتها عن ظروف المجرم، الإجراءات المتخذة إزاء المجرم أو المشتبه فيه، ولا سيما نتائج إجراءات تسليم المجرمين أو أي إجراءات قانونية أخرى.

وتقوم الدولة الطرف التي يحاكم فيها المشتبه فيه، وطبقا لقانونها الوطني، بإبلاغ الأمين العام بالنتيجة النهائية للإجراءات، ويقوم الأمين العام بتعميم المعلومات المرسلة على جميع الدول الأطراف والأعضاء في المنظمة والدول الأخرى المعينة، وعلى المنظمات الدولية المختصة المشتركة بين الحكومات".

وقد ذهبت إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 إلى تحديد أغراض طلب المساعدة القضائية المتبادلة، وأضافت أنه يجوز للأطراف أن يقدم بعضها إلى بعض أي شكل آخر من المساعدة القضائية المتبادلة مادام القانون الداخلي للدولة الطرف المتلقية للطلب يسمح بذلك[1].

وكذلك تقضي إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية بأنه يتعين على الأطراف أن يقدم كل طرف منها للآخر أكبر قدر ممكن من المساعدة القانونية المتبادلة في التحقيقات

[1] – راجع المادة 7 من إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، مرجع سابق.

والملاحقات والإجراءات القضائية فيما يتصل بالجرائم المشمولة بهذه الإتفاقية، ويجوز أن تطلب المساعدة القانونية المتبادلة التي تقدم وفقا لهذه المادة[1].

كما أولت الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب اهتماما كبيرا بإنشاء قاعدة معلوماتية لإعلام الدول الأطراف بالإتجاهات الحديثة للجريمة الإرهابية وأن يشمل ذلك تدعيم نظم تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء، بحيث يشمل ذلك تحركات المجرمين، وكافة المعلومات المتصلة بما يرتكبون من أنشطة إرهابية، وما يتعلق بالوثائق المزورة والمسروقة التي يلجأون لاستخدامها[2].

وينبغي في هذا المجال ألا تحول مركزية المعلومات– دون نشرها أو تبادلها فيما بين الدول– عن الاستفادة منها، وعلى نحو يسمح بالإفادة منها في مرحلة التحريات والتحقيقات والمحاكمة ولمتابعة الأشخاص المشتبه فيهم.

كما تضمنت معاهدة الأمم المتحدة النموذجية لتبادل المساعدة في المسائل الجنائية[3] نصوصا لهذه الصورة(تبادل المعلومات)، حيث نصت المادة الأولى في فقرتها الثانية« بإتفاق أطرافها على أن يقدم كل منهم للآخر أكبر قدر ممكن من المساعدة المتبادلة في التحقيقات، أو إجراءات المحاكمة المتعلقة بجرائم يكون العقاب عليها وقت طلب المساعدة داخلا في إختصاص السلطة القضائية في الدولة الطالبة للمساعدة » .

وتجدر الإشارة إلى أن التعاون الدولي في تبادل المعلومات قد يكون قبل وقوع الجريمة والغرض منها هو منع وقوع الجرائم أو الحد منه في الوقت المناسب، وقد تكون بعد وقوع الجريمة ووقت المحاكمة لتقديم المعلومات والبيانات والوثائق والمواد الإستدلالية التي تطلبها سلطة قضائية أجنبية وهي بصدد النظر في جريمة ما.

---

[1] – راجع المادة 18 من إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000م، وللمزيد في شرح هذه المادة أنظر: د. محمد شريف بسيوني، الجريمة المنظمة عبر الوطنية– ماهيتها ووسائل مكافحتها دوليا وعربيا–، دار الشروق 2004، ص129.

[2] – نصت المادة الرابعة من الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في بندها الأول "على تعاون الدول المتعاقدة لمنع ومكافحة الجرائم الإرهابية ، طبقا للقوانين والإجراءات الداخلية لكل دولة"، أنظر في ذلك المادة 4 من الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998، مرجع سابق.

[3] – صدرت هذه المعاهدة في 14 ديسمبر 1990 في الجلسة العامة68 للجمعية العامة للأمم المتحدة.

ج) نقل الإجراءات: يقصد به قيام دولة ما بناء على إتفاقية أو معاهدة بإتخاذ إجراءات جنائية وهي بصدد جريمة ارتكبت في إقليم دولة أخرى ولمصلحة هذه الدولة متى توافرت شروط معينة من أهمها التجريم المزدوج الذي يُقصد به أن يكون الفعل المنسوب إلى الشخص يشكل جريمة في الدولة الطالبة والدولة المطلوب إليها نقل الإجراءات.

بالإضافة إلى شرعية الإجراءات المطلوب اتخاذها، بمعنى أن تكون الإجراءات المطلوب اتخاذها مقررة في قانون الدولة المطلوب إليها عن ذات الجريمة. و أيضا من الشروط الواجب توافرها أن تكون الإجراءات المطلوب اتخاذها ذات أهمية كبيرة، بحيث تؤدي دورا مهما في الوصول إلى الحقيقة[1].

ولقد أقرت العديد من الإتفاقيات الدولية والإقليمية هذه الصورة كإحدى صور المساعدة القضائية الدولية– كإتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية ومعاهدة الأمم المتحدة النموذجية بشأن نقل الإجراءات في المسائل الجنائية[2]، وإتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000 في المادة 21 منها[3]، وذات الشيء نجده في معاهدة منظمة المؤتمر الإسلامي لمكافحة الإرهاب الدولي 1999 في المادة 9 منها[4]، وأيضا المادة 16 من النموذج الاسترشادي لإتفاقية التعاون القانوني والقضائي الصادر عن مجلس التعاون الخليجي 2003.

---

[1] د– صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص238.

[2] صدرت هذه المعاهدة في 1990/12/14 في الجلسة العامة 68 للجمعية العامة للأمم المتحدة قرار رقم 45/118، وتقضي بإتفاق أطرافها على أن يقدم كل منهم للآخر أكبر قدر ممكن من المساعدة المتبادلة في التحقيقات، أو إجراء المحاكمة المتعلقة بجرائم يكون العقاب عليها وقت طلب المساعدة داخلا في اختصاص السلطة القضائية في الدولة الطالبة المساعدة.

[3]– تنص المادة 21 من الإتفاقية على:" تنظر الدول الأطراف في إمكانية أن تنقل إحداها إلى الأخرى إجراءات الملاحقة المتعلقة بجرم مشمول بهذه الإتفاقية، في الحالات التي يعتبر فيها ذلك النقل في صالح سلامة إقامة العدل، وخصوصا عندما يتعلق الأمر بعدة ولايات قضائية، وذلك بهدف تركيز الملاحقة".

[4]– تنص المادة 9 من الإتفاقية على :" لكل دولة طرف أن تطلب إلى أية دولة أخرى متعاقدة القيام في إقليمها نيابة عنها بأي إجراء قضائي متعلق بدعوى ناشئة عن جريمة إرهابية وبصفة خاصة:

1– سماع شهادة الشهود والأقوال التي تؤخذ على سبيل الإستدلال

2– تبليغ الوثائق القضائية =

وبهذا أصبحت المساعدة القضائية في مجال القرصنة البحرية وغيرها من الجرائم الماسة بالملاحة البحرية التزاما دوليا يجد مصدره في الإتفاقيات الدولية بوجه عام وفي إتفاقيات حماية الملاحة البحرية بوجه خاص.

2.2.2.2.1. تسليم المجرمين

يعتبر نظام تسليم المجرمين من أبرز صور التعاون التي تحققت للمجتمع الدولي في مجال مكافحة الجريمة، إذ يكفل التسليم عدم إفلات المجرم من العقاب إذا إلتجأ إلى دولة أخرى غير تلك التي ارتكب فيها جريمته[1].

حيث أثبتت الممارسة العملية منذ زمن من لجوء الدول إليه لاسترداد المتهمين الهاربين استنادا إلى المعاهدات والعلاقات الودية التي أصبحت تعرف فيما بعد بمبدأ المعاملة بالمثل.

وسنتطرق في هذا الفرع إلى التعريف بنظام تسليم المجرمين، وشروطه.

أولا) تعريف نظام تسليم المجرمين:

يُعرف التسليم بأنه: « تسليم دولة شخصا موجودا في إقليمها إلى دولة أخرى بناء على طلبها لتحاكمه عن جريمة يعاقب عليها بموجب قانونها، أو لتنفذ فيه حكما صادرا عليه من محاكمها» [2].

كما يعرف بأنه « مطالبة دولة لأخرى بتسليمها شخصا منسوبا إليه ارتكابه جريمة، وصدور حكم بالعقوبة ضده حتى تتمكن من محاكمته أو من تنفيذ العقوبة فيه، على أساس أنها صاحبة الإختصاص الأصيل بإتخاذ الإجراءات الناشئة عن الجريمة أو تنفيذ العقوبة الصادرة ضد الشخص المطلوب تسليمه »[3].

= 3- تنفيذ عمليات التفتيش والحجز

4- إجراءات المعاينة وفحص الأشياء

5- الحصول على المستندات أو الوثائق أو السجلات اللازمة أو نسخ مصدقة منها".

[1] – د. محمد منصور الصاوي، مرجع سابق، ص733.

[2] – نفس المرجع، ص237.

[3] –د. محمد عزت مرجع سابق، ص772.

ويعرف أيضا بأنه« التسليم الرسمي لهارب من العدالة رغما عنه، من جانب سلطات الدولة التي يقيم فيها إلى سلطات أخرى بغرض مقاضاته جنائيا أو تنفيذا لحكم صادر بحقه» [1].

وعرف النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية التسليم في المادة 102 تحت عنوان المصطلحات:« يعني التسليم نقل دولة ما شخصا إلى دولة أخرى بموجب معاهدة أو إتفاقية أو تشريع وطني »[2].

ويعد هذا المبدأ أو النظام وسيلة لحسم تنازع الإختصاص السلبي في الجرائم ذات الصفة الدولية[3].

والغرض من التسليم هو الحيلولة دون إفلات المجرم من العقاب في حالة ما إذا كان القانون الداخلي للدولة الموجود على إقليمها المتهم لا يسمح لتلك الدولة بمحاكمته عن جريمته، وبالتالي فإن هذا الإجراء يعتبر مظهرا من مظاهر التعاون الدولي في مجال مكافحة الإجرام.

وقد أرست السوابق الدولية مجموعة من القواعد العرفية والإتفاقية التي تبلور أسس ونظام تسليم المجرمين والتي من أهمها: أن الغرض من نظام تسليم المجرمين هو تعاون الدول في منع ومكافحة الجرائم وتحقيق العدالة في صورتها الكاملة، وذلك بأن يحاكم المتهم أمام محاكم الدولة الأَولَى بمحاكمته، أو بأن ينفذ ضده الحكم الصادر بإدانته تحقيقا لفعالية النظام القضائي للدولة.

و أن الدولة المطلوب منها التسليم ليست ملزمة بتلبية هذا الطلب كمبدأ عام، إلا في حالة ارتباطها مع الدولة طالبة التسليم بإتفاقية تسليم المجرمين، وكان الطلب مستوفيا الشروط المنصوص عليها في الإتفاقية.

كما أنه من حق الدولة الموجود على إقليمها الجاني أو المتهم أن تقوم بتسليمه إلى الدولة صاحبة الإختصاص في محاكمته أو إلى دولة جنسيته، تطبيقا لحق الدولة في أن تمنع دخول

---

[1] – د. محمد عزت مرجع سابق، ص772.

[2] – النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية عام 1998 تحت الموقع: www.ara.amnesty.org

[3] – د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص588.

المجرمين أو المشتبه فيهم إلى أراضيها وأن تُرحِل من دخل أراضيها منهم، وذلك للحفاظ على كيانها واستقرارها[1].

ولهذه الاعتبارات تعددت المؤتمرات الدولية[2] لبحث وسائل لحماية المجتمع من المجرمين وجرائمهم على الصعيدين الدولي والمحلي، كما تنوعت مصادر التسليم، فمنها مصادر دولية، والاتفاقيات، والإتفاقيات الثنائية[3] ومبدأ المعاملة بالمثل، ومنها مصادر وطنية مثل التشريعات الداخلية[4].

ثانيا) شروط نظام تسليم المجرمين:

يقتضي نظام التسليم توافر شروط بعضها خاصة بالجريمة المطلوب لأجلها التسليم، والبعض الآخر خاص بالشخص المطلوب تسليمه.

أ) الشروط الخاصة بالجريمة: تتمثل في:

---

[1] – د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص243، 244 تهميش رقم 2.

[2] – تتمثل في الإتفاقيات والمعاهدات الدولية كاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية وسلامة الأرواح 1988، واتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع 1988.

[3] – كالإتفاقية المبرمة بين المملكة المتحدة وكينيا في 11 ديسمبر 2008، تقوم بموجبه المملكة المتحدة بتسليم القراصنة المشتبه بهم، والمقبوض عليهم من قبل سفنها الحربية المشتركة في عمليات مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية إلى كينيا لمحاكمتهم أمام محاكمها.

وفي 16 جانفي 2009 قامت الو م أ بتوقيع إتفاقية مع كينيا، تقوم بموجبها كينيا باستلام القراصنة المقبوض عليهم من قبل السفن الحربية الأمريكية لمحاكمتهم أمام محاكمها.

كما قام الإتحاد الأوروبي بتوقيع إتفاقا مماثلا مع كينيا في 6مارس 2009، لنقل القراصنة المقبوض عليهم من قبل السفن الحربية المشتركة في عملية أتلانتا إلى كينيا لتتولى محاكمتهم أمام محاكمها، أنظر في ذلك: د.عادل عبد الله المسدي، ص116.

كما تضمنت اتفاقية مجلس أوروبا لمكافحة الإتجار غير المشروع بحرا لعام 1988 مبدأ التسليم في المادة 15منها حيث نصت في الفقرة الأولى منها على أنه:" إذا اضطرت دولة العلم، الدولة المتدخلة باعتزامها ممارسة سلطانها القضائي المفضل، وإذا ما طلبت دولة العلم ذلك فسوف يتم تسليمها الأشخاص المقبوض عليهم، والسفينة والبضائع، والأدلة المضبوطة، وذلك كله بموجب نصوص الإتفاقية".

[4]– من التشريعات الداخلية نذكر: قانون الاجراءات الإيطالي الذي نظم أحكام تسليم المجرمين في المواد من 701– 720 التي حددت الشروط الواجب توافرها في الشخص المطلوب تسليمه والجرائم الموجبة التسليم والجهة المناط بها البث في طلب التسليم والضمانات القضائية المقررة بالخصوص.

1- التجريم المزدوج: ويتلخص هذا الشرط في أنه يجب أن يكون الفعل الذي ارتكبه الشخص المطلوب تسليمه يكون جريمة في قوانين الدولة الطالبة والمطالبة بالتسليم[1].

والتجريم المزدوج لا يعني التماثل في الوصف القانوني وإنما يكتفي فقط بالخضوع لنصوص التجريم، وقد تأكد ذلك في إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الفساد لعام 2003، وبعبارة أخرى يشترط تماثل أركان الجريمة ووصفها القانوني في تشريع الدولتين اكتفاء بتجريم الفعل الجنائي.

والدولة المطلوب منها التسليم هي التي تقوم بالتحقيق من توافر شروط الازدواج سواء في قانونها الداخلي أو بالنسبة لقانون الدولة طالبة التسليم[2].

2- أن تكون الجريمة على درجة معينة من الخطورة أو الجسامة: حددت المادة الثانية من المعاهدة النموذجية لتسليم المجرمين[3] الجرائم الجائز التسليم بشأنها، وهي جرائم تعاقب عليها قوانين كلا الطرفين بعقوبة سالبة للحرية لمدة لا تقل عن سنة إلى سنتين أو بعقوبة أشد، وإذا كان طلب التسليم متعلقا بمحكوم عليه هارب لا تتم الموافقة على التسليم إلا إذا كانت مدة العقوبة المتبقية عليه لا تقل عن أربعة إلى ستة أشهر[4].

---

[1]- أخذ المشرع الجزائري بضرورة توفر شرط ازدواج التجريم إلا أنه لم يغال في هذا الشرط، كأن يشترط تطابق الوصف والتسمية، بل اكتفى بأن تكون الأفعال المطلوب بشأنها التسليم تشكل جناية أو جنحة في قانون الدولة طالبة التسليم وبالمقابل يعاقب عنها التشريع الجزائري، وهذا ما تؤكده الاتفاقيات التي أبرمتها الجزائر الجماعية منها والثنائية، والتي لم تخلو بنودها من إدراج شرط ازدواج التجريم كما هو الحال في اتفاقية الجزائر – مالي المصادق عليها بالمرسوم رقم 399/83 المؤرخ في 1983/6/18 المادة 29 فقرة1 منها: "يخضع لأمر التسليم: 1/ الأفراد المتابعون من أجل جنايات أو جنح تعاقبهما قوانين الطرفين المتعاقدين بعقوبة عامين حبس".

[2]- د. محمد عزت، مرجع سابق، ص773.

[3]- مؤتمر الأمم المتحدة الثامن لمنع الجريمة ومعاملة المجرمين(هافانا 1990)وقد اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة المعاهدة النموذجية لتسليم المجرمين بقرارها رقم 116/45 في ديسمبر 1990، انظر في ذلك: د. طارق عبد العزيز حمدي، المسؤولية الدولية الجنائية والمدنية عن جرائم الإرهاب الدولي، دار الكتب القانونية، 2008، دون طبعة، ص321.

[4]- د. طارق عبد العزيز حمدي، مرجع سابق، ص322.

3- ألا تكون الجريمة قد سقطت بالتقادم[1]: يشترط للتسليم كقاعدة عامة ألا تكون الدعوى الجنائية أو العقوبة قد سقطتا بمضي المدة وذلك طبقا لقانون الدولتين.

وقد وضع هذا الشرط في كل معاهدات التسليم تقريبا، نذكر منها الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998، نصت في مادتها السادسة فقرة هـ على أنه" لا يجوز التسليم إذا كانت الدعوى عند وصول طلب التسليم قد انقضت، أو العقوبة قد سقطت بمضي المدة، طبقا لقانون الدولة المتعاقدة طالبة التسليم".

ويُلاحظ على هذا النص أن الإتفاقية العربية لا تجيز التسليم، إذا كانت الدعوى الجنائية قد انقضت، أو العقوبة قد سقطت عند وصول طلب التسليم طبقا لمدة التقادم المنصوص عليها في القانون الداخلي للدولة الطالبة للتسليم بالنسبة للدعوى الجنائية أو العقوبة.

ويفهم من ذلك أنه إذا كانت مدة تقادم الدعوى أو العقوبة، قد انقضت أو سقطت بمضي المدة القانونية بالنسبة للقوانين الداخلية للدولة المطلوب منها التسليم فقط، فإن ذلك لا يمنع من التسليم.

وقد كانت الإتفاقية الأوروبية للتسليم لعام 1957، تتوسع في حالات عدم جواز التسليم بسبب تقادم الدعوى الجنائية أو العقوبة بالنسبة لقوانين الطرفين الطالب والمطلوب إليه التسليم، بالمقارنة بالنص الوارد بالإتفاقية العربية، حيث كانت تنص المادة العاشرة من هذه الإتفاقية على أنه:" لا يجوز التسليم إذا كان الشخص المطلوب بتسليمه، تم إعفاؤه لمضي المدة بالنسبة للدعوى الجنائية أو العقوبة، في قوانين أي من الدولتين الطالبة والمطلوب إليها التسليم".

ويترتب على هذا النص، أن مدة انقضاء الدعوى الجنائية أو سقوط العقوبة الأقرب بالنسبة للقوانين الداخلية للطرفين الطالب والمطلوب إليه التسليم، هي المعول عليها، مما يعد توسعا في حالات رفض التسليم.

---

[1]- يعني التقادم انقضاء الحق لمرور مدة معينة، بدء من تاريخ معين، يحددها القانون، وأبرز تطبيقاته في نطاق القانون الجنائي: انقضاء الدعوى الجنائية وانقضاء العقوبة .

ثم ألغى النص السابق بموجب النص اللاحق في الإتفاقية الأوروبية الإضافية للتسليم لعام 1996 المادة الثامنة على أنه: « يجوز عدم رفض التسليم على أساس مضي المدة التشريعية للدعوى الجنائية أو العقوبة في قانون الدولة المطلوب إليها التسليم» .

ويكون للدولة العضو المطلوب إليها التسليم الخيار بالنسبة لعدم تطبيق الفقرة السابقة، عندما يكون طلب التسليم متضمنا جرائم تخضع لسلطاتها القضائية وفقا لقانونها الجنائي[1].

ب) الشروط الخاصة المتعلقة بالشخص المطلوب تسليمه: الأصل أن كل دولة تستطيع أن تسلم أي شخص يوجد على أرضها، ومع ذلك فهناك قاعدة مسلم بها هي أن الدولة لا يمكنها أن تسلم رعاياها[2].

فكثيرا ما يتم رفض التسليم على أساس أن الشخص المطلوب تسليمه من رعايا الدولة المطالبة بالتسليم ولكن ينبغي أن تحاكم الدولة هذا الشخص المطلوب تسليمه طبقا لمبدأ الشخصية، أو تنفذ الحكم الصادر ضده من الدولة طالبة التسليم، استنادا إلى ضرورة توقيع العقاب على كل من خالف القانون حتى لا يستفيد المجرم من جريمته.

ولأن في محاكمة المجرم الهارب إلى دولته إشعارا للدولة التي ارتكب المجرم جريمته فيها بمعنى العدالة وروح التضامن الدولي ضد الجريمة[3].

وتحظر معظم الدساتير والتشريعات الوطنية على الدول أن تسلم مواطنيها[4]، في حين تخلت بعض الدول عن هذا المبدأ فأجازت تسليم المجرمين من أبنائها على أساس التبادل[5]، كما أن دولا أخرى

---

[1]– د. محمد عزت، مرجع سابق، ص774.

[2]– وقد تمسكت ليبيا بهذا الشرط في قضية لوكربي، ولم تنازع الو م أ والمملكة المتحدة في تطبيقه وأسسا طلباتهما في القضية على أساس آخر بناء على أن كلا المتهمين من رجال الدولة.

[3]– د. طارق عبد العزيز حمدي، مرجع سابق، ص223.

[4]– تشير الإحصائيات الدولية إلى أنه من بين 163 اتفاقية لتسليم المجرمين نصت 98 اتفاقية منها على الحظر المطلق لتسليم الرعايا، أما قانون الاجراءات الجزائري يحظر تسليم المواطنين إلى دولة أجنبية عملا بالمادة 698 قانون الاجراءات الجزائية :" لا يقبل التسليم في الحالات الآتية: إذا كان الشخص المطلوب تسليمه جزائري الجنسية والعبرة في تقدير هذه الصفة بوقت وقوع الجريمة المطلوب التسليم من أجلها....".

[5]– وأخذت بهذا المبدأ المملكة المتحدة والو م أ

لطفت من أثر هذا المبدأ كفرنسا التي لا تمانع في تسليم الشخص الذي تجنس بالجنسية الفرنسية بعد ارتكاب الجريمة[1].

وهو ما أخذت به الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في المادة السادسة الفقرة(ج) حيث نصت على أنه:"يجوز التسليم ...إذا كان النظام القانوني للدولة المطلوب إليها التسليم لا يجيز لها تسليم مواطنيها، فتلزم الدولة المطلوب إليها التسليم بتوجيه الإتهام ضد من يرتكب منهم لدى أي من الدول المتعاقدة الأخرى جريمة من الجرائم الإرهابية".

كما تضمنت إتفاقيتا الأمم المتحدة لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية(روما 1988، لندن لعام 2005) موادا لنظام تسليم المجرمين، حيث أقرت المادة العاشرة من إتفاقية روما1988 الآنفة الذكر على الإلتزام التقليدي الواقع على عاتق الدول الأطراف إما بمحاكمة المجرمين أو القيام بتسليمهم لمحاكمتهم في دولة أخرى مختصة بناء على طلب هذه الأخيرة إذا قررت عدم محاكمتهم في إقليمها.

وإذا طالبت بالتسليم أكثر من دولة، فإن الأمر يرجع إلى الدولة الموجود على إقليمها المتهم، فهي التي تحدد الدولة التي تقوم بتسليم المتهم إليها، ولكن يجب على الدولة المطلوب منها التسليم أن تراعى في ذلك مصالح ومسؤولية دولة العلم[2].

ولتسهيل عملية التسليم فإن المادة 11فقرة4 من ذات الإتفاقية تنص على "أن جميع الجرائم التي تعتبر مرتكبة على إقليم الدولة، تعطي الحق لهذه الأخيرة في تقديم طلب التسليم".

غير أن الإتفاقية لم تتضمن نصا ينفي عن الجرائم المرتكبة صفة الجرائم السياسية، وبالتالي يلزم الدولة بالتسليم حتى ولو كانت الجريمة المرتكبة ذا طبيعة سياسية، ويترتب على ذلك إمكانية رفض الدولة طلب التسليم إذا قدرت أن الجريمة المطلوب من أجلها التسليم هي جريمة ذات طابع سياسي

---

[1]– راجع المادة 28 من القانون الفرنسي الصادر بتاريخ 10 مارس عام 1927.

[2]– راجع المادة 11 من إتفاقية روما لعام 1988.

وعلى كل حال فإن الإتفاقية تلزم الدولة إما بالتسليم أو بمحاكمة الأشخاص المتهمين إذا رفضت تسليمهم[1].

ثم نفت المادة 11مكرر من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 عن الأفعال الإجرامية التي عددتها صفة الجرم السياسي أو الجرم المستوحى من دوافع سياسية، وانتهت بذلك إلى أنه لا يجوز رفض طلب التسليم استنادا لهذا الجرم[2].

وتسليم المجرمين سواء كان من أعمال القضاء أو من أعمال السيادة، يلبي مصالح الأمم المتمدينة في العصر الحالي، وتستلزمه مقتضيات العدالة، فتسليم أحد مواطني دولة ما لا يشكل افتئاتا على سيادة هذه الدولة ولا مساسا بكرامتها، كما لا يمكن أن ينشأ عنه أية مسؤولية دولية على عاتق الدولة التي قامت بالتسليم[3].

والواقع أن جميع الدول لها حق طلب تسليم المجرمين الهاربين من وجه العدالة، وبالمقابل يجب على جميع الدول الموافقة على التسليم، سواء كان ذلك تنفيذا للقوانين الداخلية، أو عملا ببنود المعاهدات والاتفاقيات الدولية أو المعاملة بالمثل.

---

[1]– د. أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص149.

[2]– تنص المادة 11 مكرر من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية على أنه:" لا يجوز رفض طلب لتسليم مجرمين، أو للمساعدة القانونية المتبادلة استنادا إلى أن الجرم سياسيا أو متصلا بجرم سياسي، أو مستوحى من دوافع سياسية".

[3]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص246.

خلاصة الباب

تناولنا في هذا الباب النظام القانوني للجرائم الدولية الماسة بالملاحة البحرية في فصلين اثنين، تطرقنا في الفصل الأول للنظرية العامة للجرائم الدولية الماسة بالملاحة البحرية وذلك في مبحثين تعرضنا في المبحث الأول لماهية تلك الجرائم من خلال تحديد مفهوم الجريمة الدولية وكذا الملاحة البحرية، ثم تطرقنا للأركان التي تقوم عليها هذه الجريمة التي لا تكاد تختلف عن أي جريمة دولية أخرى مع ذكر خصوصية كل ركن.

ثم بحثنا عن طبيعة الجرائم الماسة بالملاحة البحرية والتي كانت ذات طابع عرفي ودولي، أما ذاتيتها فكانت الجرائم الماسة بالملاحة البحرية تتشابه في بعض الجوانب وتختلف في جوانب أخرى.

أما المبحث الثاني فقد خصصناه لنطاق الحماية الدولية من الجرائم الماسة بالملاحة البحرية، حيث قسمنا المناطق البحرية إلى مناطق خاضعة لسيادة الدولة الساحلية منها من تخضع لكل سيادة الدولة الساحلية، ومنها ما تكون للدولة الساحلية عليها سلطات واختصاصات محدودة، ومناطق بحرية غير خاضعة لسيادة الدولة الساحلية كأعالي البحار التي تخضع فيه السفينة لدولة العلم، وكذا المنطقة.

أما الفصل الثاني جاء تحت عنوان إجراءات مكافحة الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية، قسمناه بدوره إلى مبحثين، تناولنا في المبحث الأول إجراءات المكافحة في مرحلة ما قبل المحاكمة والتي تمثلت في مرحلة جمع الإستدلال حددنا من خلالها أعضاء الضبط القضائي المختصين في عملية الاستدلال في الجرائم الماسة بالملاحة البحرية، وسلطاتهم في هذه المرحلة وذلك في المطلب الأول، أما المطلب الثاني تناولنا فيه التحقيق الإبتدائي في القانون الوطني، وكذلك في الإتفاقيات الدولية.

أما المبحث الثاني فقد تكلمنا فيه عن مرحلة المحاكمة، تطرقنا في المطلب الأول منه لمبادئ الاختصاص القضائي، سواء كان اختصاصا مكانيا أو اختصاصا عالميا أو اختصاصا عينيا، ثم تكلمنا عن الاختصاص الجنائي في الاتفاقيات الدولية.

أما المطلب الثاني فقد تناولنا فيه التعاون القضائي الدولي، كالمساعدة القضائية ممثلة في تبادل المعلومات ونقل الإجراءات والإنابة القضائية، وتسليم المجرمين.

هذا وقد تكلمنا في هذا الباب عن الإطار القانوني ممثلة في النظرية العامة وإجراءات المكافحة، وسوف نتطرق لصور الحماية في الباب الثاني.

الباب الثاني

صور للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

2. صور للجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

استقر المجتمع الدولي على ضرورة حماية الملاحة البحرية، عن طريق تجريم كل فعل يمس أمن وسلامة الملاحة البحرية، وكذلك تخويل جميع الدول القيام بدورها في الحفاظ على أمن وسلامة الملاحة الدولية، وذلك عن طريق تخويلها الإختصاص بضبط المجرمين المنتهكين لحرية الملاحة البحرية ومحاكمتهم وإنزال العقاب بهم.

وتعد القرصنة البحرية وتلويث البيئة البحرية من بين النماذج البارزة للجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية، والتي تشكل عدوانا على المصلحة المشتركة للدول والتي ستكون محل بحثنا.

لذلك سوف نتناول في هذا الباب تجريم القرصنة البحرية في فصل أول، وتجريم تلويث البيئة البحرية في فصل ثان كل على حدة في فصل مستقل.

الفصل الثالث

الجرائم التقليدية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

3.2.الجرائم التقليدية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

تعد ظاهرة القرصنة البحرية أمام حركة الملاحة الدولية واحدة من أهم وأعقد المشاكل البحرية التي تعتبر أحد المبادئ الأساسية للعلاقات الدولية، وبالتالي كان الاعتداء على هذه الحرية يشكل اعتداء على المجتمع البشري، أي اعتداء على أمنه في البحر.

غير أنه في الآونة الأخيرة تزايد حجم القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن، لا سيما قبالة السواحل الصومالية إثر انهيار الحكومة المركزية وانعدام رقابتها الأمنية على السواحل، وهو الأمر الذي أدى إلى ارتفاع معدلاتها في خليج عدن والمحيط الهندي.

ولذلك سنعالج في هذا الفصل الإطار المفاهيمي لجريمة القرصنة البحرية في مبحثٍ أولٍ، ثم جهود مكافحة جريمة القرصنة البحرية في مبحثٍ ثانٍ.

1.3.2. ماهية جريمة القرصنة البحرية

لما كانت القرصنة البحرية واحدة من الظواهر التي طالما شكلت تهديدا مستمرا لأمن المجتمع الدولي واستقراره، من واقع تأثيرها المتنامي على حرية الملاحة، وسلامة التجارة الدولية عبر العديد من الممرات البحرية الحيوية حول العالم، فإن التوصل إلى تحديد مفهوم هذه الجريمة وأسباب إنتشارها والوقوف على الضوابط اللازمة لقيامها يعد بلا شك واحداً من الأولويات المهمة التي سعى إليها المجتمع الدولي دوما، أملا في تحديد التدابير والإجراءات الفاعلة لمواجهة هذه الظاهرة وعقاب القائمين عليها.

لذلك سوف نتطرق في هذا المبحث لمفهوم القرصنة البحرية من تعريف وتطور تاريخي وأسبابها(المطلب الأول) والأركان التي تقوم عليها وعقوبتها(المطلب الثاني)

1.1.3.2. مفهوم جريمة القرصنة البحرية

تعتبر القرصنة أو اللصوصية البحرية جريمة دولية منذ أقدم العصور، والقرصنة البحرية بما تعنيه في أبسط صورها من نهب وسلب واحتجاز غير مشروع للسفن تشكل–في الواقع– اعتداء خطيرا على مبدأ حرية الملاحة في البحار، وما يستلزمه احترام هذا المبدأ من توفير الأمن والأمان للملاحة البحرية.

وفي هذا المطلب سوف نتطرق لبيان المحاولات الفقهية لتعريف القرصنة البحرية (الفرع الأول)، ثم للتطور التاريخي لهذه الجريمة(الفرع الثاني) وكذا البحث عن أسباب انتشارها وتناميها(الفرع الثالث).

1.1.1.3.2. تعريف القرصنة البحرية

إن ظاهرة القرصنة البحرية ظاهرة قديمة قدم الملاحة البحرية ذاتها، فقد ارتبطت بظهور وسيلة النقل البحري، لذلك اجتهد الفقه الدولي منذ وقت بعيد في تعريف القرصنة البحرية في محاولة منه إلى الوصول إلى حلول للقضاء على تلك الظاهرة الخطيرة.

سنحاول فيمايلي التطرق لمختلف التعاريف التي طرحت للقرصنة البحرية.

أولا) تعريف القرصنة البحرية لدى الفقه الوضعي:

نتطرق إلى التعريف اللغوي للقرصنة البحرية ثم إلى التعريف الاصطلاحي كل على حدة كالآتي:

أ) التعريف اللغوي للقرصنة البحرية:

القرصنة في اللغة من فعل قَ رَ صَ (القرص) بالأُصبعين وقرص(قرص) البراغيث لسعها، و(القرص) و(القرصة) من الخبز و(قرص) العجين قطعه قرصه قرصه[1]. ويعرفها قاموس الرائد بأنها أعمال القرصان في السطو والنهب[2].

أما معجم اللغة العربية المعاصر فيعرفها وفق التعريف التالي: قرصن، يقرصن، قرصنة، فهو مقرصن، قرصن فلان وقام بأعمال سلب بحري، حول اتجاه سفينة أو طائرة لغرض اقصادي أو سياسي. قرصنة: مصدر قرصنة. سطو على حقوق الملكية الفكرية أو الفنية، قرصنة حقوق المؤلفين، القرصنة في مجال التسجيلات الموسيقية[3].

وفي الموسوعة العالمية عرف القراصنة بأنهم أشخاص يقومون بمهاجمة السفن وسرقتها وأطلق على هؤلاء صفات شتى منها مغامرون، لصوص البحر[4].

أما في الاصطلاح الغربي فكلمة القرصان (pirate) مأخوذة من كلمة pirata اللاتينية وهي peirates باليونانية من الجذر peiran التي تعني "يحاول" أي في مفهوم يحاول الحصول على الثروة في البحر[5].

---

[1]– محمد بن أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، الطبعة الرابعة، المكتبة العصرية، بيروت، ، 1418هـ، ص112.

[2]– أنظر لقاموس الرائد لجبران مسعود، ص166.

[3]– أنظر: معجم اللغة العربية المعاصر على الموقع: www. Alamaany.com

[4]– د. ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري ،القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب : اسبابها وانعكاساتها ومعالجتها ، دراسة تحليلية في العلوم السياسية، د ار الكتب القانونية، 2011، ص13

[5]– د. رشاد محي الدين الامام، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتاثيره في الملاحة العربية والدولية،بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر والتي عقدت بالمركز العربي للدراسات الامنية و التدريب في الفترة23 –25ديسمبر1985المركز العربي للدراسات الامنية والتدريب ،الرياض 1990، ص111

أما بالفرنسية corsaire كانت تطلق على البحّار الذي يجوب عرض البحر في سفينة مسلحة برخصة من الدولة التي ينتمي إليها، كما كانت تعني كلمة corsaire كذلك مركب وقرصان، وتستعمل في أكثر الأحيان لتدل على القرصان، وجمعها قراصنة وهم لصوص البحر.

وقد انتشر هذا المعنى في العصور الوسطى في بريطانيا، وفي القرن الثامن عشر ظهر تعريف كلمة قرصان وبه يصف القراصنة بأنهم أشخاص خارجون عن القانون[1] forban وهي مكونة من كلمتين fors et ban أي hors la loi ويقصد بها كل من يقوم بحملة مسلحة دون رخصة معتمدة من حكومة معينة .

أما كلمةflibustier الفرنسية، فهي مأخوذة من الكلمة flibutor المستعملة في اللغة الانجليزية العتيقة، وهي بدورها مأخوذة من كلمة frybueter الهولندية الأصل وهي تعني ذلك الذي يسلب ويتحصل على الغنائم البحرية[2].

وقد أخذ العرب وخاصة سكان المغرب العربي كلمة القرصنة من الكلمة الايطالية corsa التي تعني الجري، وcorsaro التي تعني الصعلوك أو اللص، وفي اللهجات المغربية كانت تعني الغارات البحرية أو اللصوصية في البحر[3].

ب) التعريف الإصطلاحي للقرصنة البحرية:

بادئ ذي بدء تجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية لدى الفقه ولا الإتفاقيات الدولية، ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف لها.

فقد اتجه بعض فقهاء القانون الدولي إلى تعريف القرصنة البحرية عن طريق ذكر العناصر الأساسية أو تعداد الأعمال التي تعد من قبيلها، وهناك شبه إتفاق على الأساس مع اختلاف وجهات نظر فقهاء القانون الدولي في تحديد تلك الظاهرة والعناصر المكونة لجريمة القرصنة البحرية.

وفي هذا السياق سنعرض محاولات الفقه لتعريف القرصنة، ثم لتعريف القانون الدولي.

---

[1]– د. رشاد محي الدين الامام، مرجع سابق، ص112

[2]– د. ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري ، مرجع سابق، ص13

[3]– د. رشاد محي الدين الامام، المرجع السابق، ص112.

1) تعريف القرصنة البحرية لدى الفقه الدولي:

سنورد بداية تعريف الفقه الغربي ثم تعريف الفقه العربي:

– **تعريف الفقه الغربي:** يعرف الفقيهPELLA بيلا القرصنة البحرية بأنها:«أفعال يتم إرتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها» [1].

يلاحظ على هذا التعريف أنه يتسم بالشمول، إذ لا يقصر القرصنة على أعمال العنف فقط بل توسع فيها لتشمل كل الأعمال سواء كانت سلبا أم نهبا أم قتلا أم جرحا وغيرها من أعمال العنف متى ارتكبت في أي مكان لا يخضع لسيادة أية دولة كأعالي البحار أو الفضاء الجوي.

أما الفقيه Dupuy ديبوي يذهب إلى تعريف القرصنة بأنها:« إعتداء على أشخاص أو أموال على متن سفينة في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج عن ولاية أية دولة»[2].

أما الفقيهLefebre ليفبر يعرفها بأنها:« كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة»[3].

ومن وجهة الفقيه Connel كونيل فإن القرصنة البحرية هي:«كل سرقة أو محاولة سرقة تقع في البحار العالية»[4].

---

[1]– Pella.V, la repression de la piraterie, Hague Recueil, 1926, p169.

[2] – D.M Dupy, droit international public, dalloz, Paris 2006, p782.

[3]–د. عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص7.

[4]–D. P Connell, international law, published by stevens and sons, London 2007, p317.

وعرفها أيضا الفقيه Dillon ديلون بأنها« الصعود أو محاولة الصعود على أية سفينة في البحار العالية أو في أي منطقة خارج المياه الإقليمية لدولة بنية استخدام القوة لإتمام السرقة أو أية جريمة أخرى»[1].

أما الفقيه Fauchille فوشيل فيعرف هو بدوره جريمة القرصنة البحرية بأنها تتمثل في «قطع الطريق في البحر، وأن هذه الجريمة تتكون في رأيه إذا توفرت ثلاثة عناصر أساسية، أولها وجود سفينة على متنها مجموعة الأشخاص يرتكبون أفعال عنف غير مشروعة، وثانيها أن يكون هذا العنف موجها ضد جميع السفن المبحرة بدون تفرقة، وثالثها أن ترتكب أفعال العنف في عرض البحر»[2].

– **تعريف الفقه العربي:** على صعيد الفقه العربي يذهب بعض الفقهاء إلى أن القرصنة البحرية تتمثل في الإعتداء المسلح، وفي هذا الصدد يعرفها الأستاذ الدكتور علي صادق أبو هيف بأنها «كل إعتداء مسلح يقع في عرض البحر من سفينة تعمل لحسابها الخاص بهدف السلب والنهب أيا كانت جنسيتها أو خطف أو سلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معا»[3].

ويلاحظ على هذا التعريف أنه لا يقصر القرصنة على منطقة أعالي البحار، بل يسمح بامتداد وصف القرصنة إلى أعمال الإعتداء المسلح التي تقع في أي منطقة من البحار خارج نطاق البحر الإقليمي، غير أنه يقصر أعمال القرصنة على أعمال الإعتداء المسلح في حين يمكن أن تقع القرصنة وترتبط بأعمال العنف المادي أو التهديد باستخدام العنف أو حتى بأعمال الخداع والغش والاحتيال بنية السلب أو النهب أو الاحتجاز.

وبناء على ما سبق فإن التساؤل الذي يُثار حول ما إذا كانت أعمال الغش التي يلجأ إليها القراصنة أحيانا في عرض البحر تعتبر من قبل أعمال العنف التي تتكون منها جريمة القرصنة البحرية.

وفي هذا يجيب الأستاذ الدكتور عبد الواحد محمد الفار بأنه طالما كانت الغاية النهائية من استخدام طرق الغش أو الخداع هي السيطرة على السفينة أو الإستيلاء على ما بها من أموال أو

---

[1] –D. Dillon, piracy defining the problem, Revue de droit commercial maritime aerien et des transports 2003, p87.

[2] –Fauchille, traité de droit international public T.I Paris 1923, p215 .

[3] – د.علي صادق أبو هيف، مرجع سابق، ص235.

أشخاص، فإن تلك الطرق تعد من قبيل الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة في كونها الإستيلاء على السفينة أو حجزها أو سرقتها لا يتوقف عند استخدام أفعال العنف، وإنما يمكن أن يتم بأي طريقة تؤدي إلى تسهيل السيطرة عليها أو سلبها[1].

وعلى هذه الوتيرة يعرفها الأستاذ الدكتور عبد العزيز سرحان بأنها:« إعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منها الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص[2]».

ويرى جانب آخر من الفقهاء بأن القرصنة البحرية تتمثل في أعمال الإكراه، إذ يعرفها في هذا الجانب الأستاذ الدكتور محمد طلعت الغنيمي بأنها: «إتيان أعمال إكراه أو إتيان تلك الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أي دولة متمدينة»[3].

وفي ذات الشأن يعرف الأستاذ الدكتور محمد حافظ غانم القرصنة البحرية بأنها:«كل عمل غير شرعي من أعمال العدوان يرتكبه أشخاص على ظهر سفينة خاصة في أعالي البحار أو يحاولون الإستيلاء على ممتلكات موجودة على ظهر سفينة أو ضد سفينة أُخرى بقصد النهب والسلب» [4].

بالإضافة إلى ذلك يذهب جانب آخر من الفقهاء إلى اعتبار القرصنة البحرية تتمثل في إتيان أعمال العنف التي تتم ضد الأشخاص، والأموال بغير حق مشروع في أعالي البحار وتضر بأمن وسلامة الملاحة البحرية.

ففي هذا الجانب يعرف الأستاذ الدكتور محمد سامي عبد الحميد القرصنة البحرية بأنها:«ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة والموجهة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة–لزوما– تحقيق منفعة للقائمين بها» .

---

[1]– د.عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص452،451.

[2]– د.عبد العزيز سرحان، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1980، 366.

[3]– د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998، ص182.

[4]–د. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، منشاة المعارف، الاسكندرية، 1998، ص340.

ويستلزم ذلك ضرورة توافر ثلاثة شروط حتى يمكن القول بوجود قرصنة: شروط تتعلق بطبيعة العمل وهوية القائمين به، وقوام هذا الشرط قيام بعض الأفراد بأعمال عنف غير مشروعة موجهة ضد الأشخاص أو الأموال، وكذا شرط المكان، أي وجود الأعمال غير المشروعة في البحر العالي، أو في أي مكان آخر لا يخضع لسيادة أي دولة، وشروط تتعلق بالباعث أو الغاية، قوامه وقوع الأعمال غير المشروعة سالفة الذكر بغرض تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين».[1]

ويعرفها مأمون كيوان بأنها:«الجرائم والأعمال العدائية كالسلب والعنف المرتكبين في البحر ضد سفينة أو طاقمها أو حمولتها»، ويلاحظ على هذا التعريف أنه لا يحصر القرصنة على منطقة أعالي البحار بل يسمح بامتداد القرصنة في أي منطقة من البحار.

وهنا نلاحظ أنه إذا وقعت القرصنة في البحر الإقليمي فإنها تعتبر من قبيل أعمال العدوان، كما نلاحظ بأن التعريف لم يقتصر على أن القرصنة تكون لأغراض خاصة[2].

وأيا كان إختلاف الفقهاء حول تعريف القرصنة البحرية إلا أنهم متفقون على نقطة أساسية تتمثل في جسامة الأفعال المكونة لها، في كونها جريمة من جرائم القانون الدولي، وقد استقر العرف والقضاء على اعتبارها عملا محظورا وفقا لأحكام القانون يستوجب العقاب عند وقوعه.

2) التعريف القانوني لجريمة القرصنة البحرية:

سنتطرق لتعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية، والهيئات والمنظمات الدولية.

- تعريف القرصنة البحرية في الإتفاقيات الدولية:

سنتعرض لتعريف القرصنة البحرية في إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، ثم لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982وكذا إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988.

---

[1]- د. سامي محمد عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية 1987، ص340وما يليها.

[2]-د. سعد الزروق امحمد الرشيد، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وتداعياتها على الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، أطروحة دكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة 2012 ، ص44.

– تعريف القرصنة البحرية في إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958: تعد إتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في29 أفريل1958 أول إتفاقية دولية تناولت القرصنة البحرية ونظمتها بأحكام تفصيلية، وذلك في المواد من 14إلى 22منها، ولكن يؤخذ على الإتفاقية أنها لم تأت بتعريف محدد للقرصنة البحرية خشية عدم دقته واكتفت بسرد الأعمال التي تعد وفقا للإتفاقية من قبيل القرصنة، وذلك في المادة 15من الإتفاقية، وهي تنص في هذا الصدد على مايلي:

«تتكون القرصنة من أي عمل من الأعمال الآتية: أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة: ضد سفينة أخرى أو طائرة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها، ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الإختصاص الإقليمي لأي دولة من الدول.

أي عمل يعد اشتراكا اختياريا في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة(1) أو (2) من هذه المادة.

وأضافت المادتان 16و17 من إتفاقية جنيف الآنفة الذكر حالتين وهما: أعمال القرصنة كما حددتها المادة15 والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها، كما تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلا يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي عددتها المادة15، وتنطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين[1].

[1]– د. بهجت عبد الله قايد، مقال مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة،في القرصنة البحرية و أمن الملاحة العربية، الرياض المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1990، ص20،19.

- تعريف القرصنة البحرية في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982: عندما أبرمت إتفاقية جنيف لأعالي البحار عام1958 التي تناولت القرصنة البحرية خشيت دول العالم أن تستأثر الدول الصناعية الكبرى بثروات البحار بسبب ضعف بعض بنود هذه الإجراءات الإتفاقية، ولعدم التصريح بالمبادئ التي تحكم الملاحة في أعالي البحار والمحيطات، فعملت هذه الدول على إقناع الأمم المتحدة إجراء تعديل لهذه الإتفاقية وتم ذلك بعقد مؤتمر الأمم المتحدة عام1973 وتواصلت الجهود حتى أقرت إتفاقية الأمم المتحدة الشاملة لقانون البحار عام1982 ولهذا فتعريف القرصنة في هذه الإتفاقية متوافق في معظم عناصره مع تعريفها في إتفاقية جنيف لعام1958[1].

وعالجت إتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 القرصنة البحرية في المواد(101-107)، وبينت كيفية محاربة أعمال القرصنة والتي تتنوع ما بين إستخدام العنف غير المشروع أو احتجاز السفن أو أشخاص أو أي عمل من أعمال السلب بهدف تحقيق أغراض خاصة، فقد جاءت المادة(101) لتعريف القرصنة البحرية على أنها« أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة: أي عمل غير قانوني من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن تلك الطائرة، ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة

أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة، أو الطائرة صفة القرصنة، أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين(أ)و(ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها»[2].

ويلاحظ مما تقدم أن نص المادة(101) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد حددت مكان ارتكاب جريمة القرصنة تحديدا دقيقا لا مجال فيه للبس أو غموض أو تأويل، حيث اشترطت المادة لقيام جريمة القرصنة البحرية أن تكون الأفعال المكونة لها موجهة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار

---

[1]- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق ، ص38.

[2]- راجع إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 United Nations Convention on the Law of the sea على الموقع www. Imo. Org/ Safety وأنظر أيضا: GARSENDA ROSSINYOL, La piraterie Maritime, Thése de Doctorat, Faculté de droit et Scinces politiques, Université de Nantes, 1996, p38.

أو في مكان خارج الولاية القانونية لأي دولة وخارج اختصاصها الإقليمي، مما يجعل كافة الدول تتحمل عبء المعاقبة على الأفعال المكونة لجريمة القرصنة وفقا لمبدأ العالمية.

وقد تضمنت المادة(103) من الإتفاقية فيما تضمنته تعريفا للسفينة أو الطائرة محل الجريمة بأنها تعتبر سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ونيتهم في ذلك استخدامها بغرض ارتكاب أحد أعمال القرصنة المشار إليها في المادة(101) من الإتفاقية وأيضا إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل.

كذلك ذهبت المادة(102) من الإتفاقية إلى أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة من سفينة أو طائرة حربية أو حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها السفينة أو الطائرة الخاصة.

وتعريف القرصنة البحرية وفق هذه الإتفاقية هو التعريف المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية ويميل إليه بعض فقهاء القانون، ويتفق أيضا مع ما عرفته اتفاقية جنيف لعام1958 من حيث الهدف.

فقد نص كل منهما على أن يكون الهدف خاصا، ومن حيث النطاق المكاني أن تقع جريمة القرصنة بأعالي البحار، وإن كان ذلك مبررا بالنسبة لإتفاقية جنيف لأنها تعني بأعالي البحار، فإنه غير مبرر في إتفاقية 1982 لأنها جاءت شاملة ولم تعالج ما يقع في المياه الإقليمية للدول، ويترتب على ذلك سلبيات كثيرة تتعلق بحالات الضبط والمطاردة والملاحقة القضائية[1].

كما نلاحظ أيضا أن هناك تعارض بين المواد(58و86و101) من الإتفاقية 1982 بشأن تطبيق مواد أحكام القرصنة البحرية على ما يقع في المياه الإقتصادية فالأولى تشير إلى تطبيقها في المياه الإقتصادية والثانية تشير إلى إخراج المياه الإقتصادية من أعالي البحار التي تطبق عليها أحكام هذه الجريمة.

[1]– د.محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام في الإسلام، مرجع سابق، ص803.

– تعريف القرصنة البحرية في إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام1988: جاءت إتفاقية روما لعام1988 على إثر حوادث خطف السفن والإعتداء على ركابها لأغراض سياسية ولمعالجة القصور في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث جاءت بنصوص دولية خاصة متعلقة بالقرصنة البحرية، وتمت الموافقة على الإتفاقية لقمع الإعتداءات على السفن بعد عدة اجتماعات في لندن وروما وحددت الأفعال التي تخضع للإتفاقية والأشخاص الذين يرتكبون القرصنة البحرية وركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة ضدها.

وقد نصت المادة الثالثة من هذه الإتفاقية في تعريف الأعمال غير المشروعة والتي تعتبر القرصنة إحدى صورها على أن: «أي شخص يرتكب عن عمد، وبطريقة غير قانونية أي عمل من الأعمال التالي ذكرها: الإستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة، ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا العمل يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة، تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها، مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة

كما يعتبر أي شخص مرتكبا لجرم إذا قام بمحاولة ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة1، أو التحريض على ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة1 من جانب شخص ما أو مشاركة مقترف تلك الأفعال، أو التهديد المشروط أو غير المشروط، لما ينص عليه القانون الوطني بارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرات الفرعية(ب) و(ج)و (هـ) من الفقرة1، بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الإمتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة المعنية»[1].

ونصت المادة الرابعة من الإتفاقية على أن"هذه الإتفاقية تنطبق إذا كانت السفينة تبحر، ومخطط لها أن تبحر في أو خلال مياه تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة".

---

[1]– إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة بروما في10مارس1988، على موقع المنظمة البحرية الدولية: www.Imo.Org/Safety

وقد أجازت هذه الإتفاقية ملاحقة القراصنة وأسرهم ومحاكمتهم وفق الأعراف والقواعد القانونية على إعتبار أن الجريمة التي يرتكبونها هي جريمة دولية مما يعني ولاية المحاكم الدولية أو الوطنية التي تخضع سفنها لعملية القرصنة باعتبارها الطرف المجني عليه من محاسبة القراصنة وفق قوانينها.

وقد جرى تعديل على هذه الإتفاقية وصدرت من جديد في إتفاقية عام2005[1]، تناولت هذه الإتفاقية تعريف القرصنة من خلال تعدد الأعمال غير المشروعة حيث نصت المادة الثالثة منها على: يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الإتفاقية إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بمايلي: الإستيلاء على سفينة، أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو بانتقال أي نمط من أنماط الإخافة، ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة

تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة، الإقدام بأية وسيلة كانت على وضع أو التسبب في وضع نبيطة(جهاز تدمير) أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها مما يعرضها للخطر، أو قد يعرض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر، أو تدمير المرافق الملاحية البحرية، أو إلحاق الضرر البالغ بها، أو عرقلة عملها بشدة إذا كانت هذه الأعمال يمكن أن تعرض الملاحة الآمنة للسفن للخطر، أو نقل معلومات يعلم ذلك الشخص أنها زائفة، مما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة

ويرتكب أي شخص جرما أيضا إذا قام بالتهديد المشروط، أو غير المشروط طبقا لما ينص عليه القانون الوطني بارتكاب أي من الأفعال التي تنص عليها الفقرات الفرعية(ب)و(ج)و(هـ) من الفقرة(1) بهدف إجبار شخص طبيعي أو إعتباري على القيام بعمل ما، أو الإمتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض الملاحة الآمنة للسفينة المعنية للخطر.

وتنص المادة 3مكرر2: « يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الإتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بقتل شخص آخر على متن سفينة بالرغم من أنه يعلم أن ذلك الشخص

[1] – إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المحررة بلندن في 14 أكتوبر عام2005، على موقع المنظمة البحرية الدولية: www. Imo. Org/ Safety صدّقت عليها الجزائر في 3نوفمبر 2010 بموجب مرسوم رئاسي رقم 10–272 المؤرخ في 3نوفمبر2010، جريدة رسمية عدد69 عام 2010

ارتكب فعلا يشكل جرما منصوصا عليه في المواد3 و3مكرر، و3مكرر3، أو جرما تنص عليه أي معاهدة مذكورة في المرفق، ويعتزم مساعدة ذلك الشخص على الإفلات من المقاضاة الجنائية».

وتنص المادة 3 مكرر3:« يرتكب أي شخص جرما أيضا في مفهوم هذه الإتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة، وعن عمد بجرح، أو قتل أي شخص في سياق ارتكاب أي من الأفعال الجرمية التي تنص عليها الفقرة(1)من المادة(3)، أو المادة(3)مكرر ومكرر ثانيا، أو حاول ارتكاب جرم تنص عليه هذه المواد، أو ساهم كشريك في ارتكاب جرم تنص عليه المادة(3)، أو المادة(3)مكرر ومكررثانيا أو الفقرتان الفرعيتان(أ)و(ب) من هذه المادة، أو نظم آخرين أو وجههم بارتكاب جرم تنص عليه المادة(3) أو المادة(3)مكرر ومكررثانيا أو الفقرتان الفرعيتان(أ)و(ب) من هذه المادة، أو أسهم في ارتكاب جرم، أو أكثر من الأفعال الجرمية التي تنص عليها المادة(3) أو المادة(3)مكرر ومكررثانيا، أو الفقرتان الفرعيتان(أ) أو(ب) من هذه المادة من قبل مجموعة من الأشخاص يعملون من أجل غاية مشتركة وعن عمد إما: بهدف تعزيز النشاط الإجرامي، أو القصد الجنائي لهذه المجموعة حين ينطوي هذا النشاط، أو هذا القصد على ارتكاب جرم تنص عليه المادة(3)أو المادة(3) مكرر2

أو لكونه على إطلاع على نية المجموعة ارتكاب جرم تنص عليه المادة(3)، أو المادة(3)مكرر 2»[1].

وتنص المادة الرابعة على: تنطبق أحكام هذه الإتفاقية إذا كانت السفينة تبحر، أو تزمع الإبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة منفردة، أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المتاخمة، أو عبر تلك المياه أو منها، وفي الحالات التي لا تنطبق فيها الإتفاقية حسب الفقرة(1) أعلاه، فإنها مع ذلك ستطبق إذا كان الفاعل موجودا في دولة طرف في الإتفاقية غير الدولة المشار إليها في الفقرة(1)[2].

ويُلاحظ على هذا التعريف أنه يتميز بالشمول لجميع صور الإعتداء التي يمكن أن تقع على السفن البحرية، كما جاء شاملا للأهداف التي تقصد من هذه الأعمال، كما أن تعريف القرصنة في هذه

---

[1] –إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام2005،راجع المواد(3،4) ، على موقع المنظمة البحرية الدولية:www. Imo. Org/ Safety

[2] – نفس المرجع.

الإتفاقية أوسع من حيث النطاق المكاني حيث لم يقيدها بأعالي البحار كما جاء بإتفاقيتي جنيف عام1958 والأمم المتحدة لقانون البحار عام1982، وإنما يشمل جميع ما يقع على السفن المبحرة إلى أعالي البحار أو الخارجة منها ولو وقع ذلك في مياه إقليمية خاضعة لولاية الدولة كما نصت المادة الرابعة.

-القرصنة البحرية طبقا لإتفاقية ريكاب لمنع ومعاقبة الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد السفن في منطقة آسيا2004: نظرا لأن المناطق البحرية لجنوب شرق آسيا كانت من أكثر المناطق تضررا من حوادث القرصنة البحرية في بداية القرن الواحد والعشرين، لذلك اجتمعت الدول الآسيوية في عام2004 و وقعت الإتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا[1].

وقد أورد هذا الإتفاق تعريفا موسعا للقرصنة البحرية تلاشى به أوجه النقص التي إعترت المادة101 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982، حيث عرفت القرصنة بنفس التعريف الوارد في الإتفاقية، ولكنه أضاف إليها أعمال السطو المسلح في الفقرة الثانية من المادة الأولى حيث نص على أنه: « كل عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على ظهرها، يقع في أي مكان يدخل في اختصاص أو ولاية أي دولة متعاقدة

أي عمل من أعمال المشاركة الاختيارية في تشغيل أو استعمال سفينة، مع العلم بأن هذه السفينة تستخدم في ارتكاب أعمال سطو مسلح ضد سفينة أخرى

أي عمل يحرض على ارتكاب الأعمال المذكورة في الفقرتين أ، ب أو يسهل عن عمد ارتكابها»[2].

---

[1] – بلغ عدد الدول الآسيوية المعروفة بالأسيان عشرة دول، بالاشتراك كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسريلانكا وبنجلادش، وقعت الاتفاق المعروف بالريكاب في نوفمبر2004 ودخل حيز النفاذ في سبتمبر 2005، انظر في ذلك: د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص60.

[2] – نفس المرجع، ص60.

وتعريف القرصنة في هذه الإتفاقية يوسع من النطاق الجغرافي لارتكاب أعمال القرصنة البحرية، بحيث يعتبر أعمال السطو المسلح وأعمال القرصنة جريمة قرصنة حتى ولو ارتكبت في المناطق البحرية الخاضعة لولاية أو اختصاص الدول الأطراف كالمنطقة الإقتصادية الخالصة.

كما توسع في تعداد أعمال القرصنة بحيث تشمل كل أعمال القرصنة المنصوص عليها في المادة101 من إتفاقية قانون البحار، وبالإضافة إلى جميع أعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن أو ضد الأرواح في البحار.

- تعريف القرصنة البحرية لدى المنظمات والهيئات الدولية:

قدمت المنظمات والهيئات الدولية تعريفا للقرصنة البحرية، وأدلت كل هيئة بدلوها في هذا الإتجاه، حيث عرفتها المنظمة البحرية الدولية من خلال التقارير الشهرية الصادرة عنها والمتعلقة بالقرصنة البحرية، إذ أخذت بالتعريف الوارد بالمادة101، 102 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بأنها:« تعد قرصنة بحرية الأعمال الآتية: أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم، أو ركاب سفينة خاصة، ويكون موجها: في أعالي البحار ضد سفينة، أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص، أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن الطائرة، ضد سفينة، أو طائرة، أو ممتلكات في مكان خارج ولاية أي دولة

أي عمل من عمل الاشتراك الطواعية في تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة، أي عمل تحريض على الأعمال المنصوص عليها في الفقرات السابقة»[1].

[1] – Raport on Acts of piracy and armed Robbery against ships, issued monthly M.S.C. 4circ 138 on 14july2009.

ويعرف المكتب البحري الدولي بأنها:« كل عمل من أعمال العنف يرتكب ضد سفينة في البحر، بنية السرقة أو السلب أو النهب أو أي جريمة أخرى مع إمكانية استخدام القوة أو أعمال العنف لتحقيق هذا العمل»[1].

هذا التعريف جاء بصورة أشمل وأعم من التعريفات السابقة للقرصنة البحرية، فلم يتناول تحديد القرصنة البحرية من خلال تعداد للأعمال التي تدخل في القرصنة البحرية، كذلك لم يحدد هذا التعريف نطاق إقليمي للجريمة، كما في نصوص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982، وكذلك إتفاقية جنيف لعام 1958، والإتفاقية الدولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام2005.

وتعرف الرابطة الدولية لتوحيد قانون القرصنة البحرية والتابعة للجنة البحرية الدولية[2] القرصنة البحرية بأنها:« الأعمال غير القانونية، والعمدية التي يرتكبها شخص، أو عدة أشخاص بغرض تحقيق أغراض خاصة بما يتفق والتعريف الوارد في المادة15 من إتفاقية جنيف لعام1958، والمادة 101 من إتفاقية الأمم المتحدة لعام1982 أو طبقا للأعراف الدولية» .

ونرى أن أفضل تعريف للقرصنة البحرية هو ذلك التعريف الوارد باتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام2005 المعدلة لإتفاقية روما1988 لما يتميز به هذا التعريف من وصف الأفعال غير المشروعة التي تقع في البحر واتساع النطاق المكاني الذي يغطيه التعريف في المادة(4) من الإتفاقية.

ثانيا) تعريف القرصنة البحرية لدى الفقه الإسلامي

---

[1]- ANTIONE- Le Monnier – la prévention des actes de piraterie à bord des navires, la revue mare liberum- Avril 2004, p13.

[2] – تكونت اللجنة البحرية الدولية عام1998، لها عدة هيئات، ولجان فرعية ومن أهدافها وضع نموذج لقانون محلي عن أفعال القرصنة والعنف البحري، أنظر: د.صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص75.

يُعرّف الفقه الاسلامي بأنه :« مجموعة الأحكام العلمية المشروعة في الإسلام سواء أكانت شرعيتها بنص صريح من القرآن والسنة أو بالإجماع أو باستنباط المجتهدين من النصوص والقواعد العامة، وهو أخص من الشريعة»[1].

ويقسم الفقه الإسلامي الجرائم إلى حدود وقصاص وتعازير وأي جريمة مستحدثة ينظر إليها تحت تلك الأقسام، من حيث قياس الأفعال المرتكبة والنتائج المترتبة على الفعل بالجرائم المنصوص على أحكامها في الشريعة الإسلامية.

وبالنظر إلى جريمة القرصنة البحرية نجدها متوافقة مع جريمة الحرابة التي تعتبر من جرائم الحدود المقدرة عقوبتها من الشارع الحكيم، حيث أن القرصنة تعد ضربا من الحرابة وتأخذ أحكامها[2].

وسوف نصل إلى تعريف القرصنة البحرية والتدليل بأنها صورة من صور جريمة الحرابة في الفقه الإسلامي بعد سرد تعريفات الحرابة عند بعض فقهاء المسلمين ونتناولها على النحو التالي.

أ) تعريف الحرابة في الفقه الإسلامي:

قبل الوقوف على تعريف جريمة الحرابة لدى الفقهاء المسلمين نعرف بداية الحرابة لغة، ثم لدى الفقه الإسلامي.

1-التعريف اللغوي للحرابة:

الحرابة لغة: الحِرابة(بكسر الحاء) مصدر مثل (العِبادة) و(الرِعاية والتِجارة) يراد به معنى"الحرابة "لله ورسوله، والسعي في الأرض فسادا، وهي مصدر من قولهم"حربه"أي سلبه وأخذ ماله وتركه بلا شيء وليس مصدر"حارب" فإن مصدر ذلك"محاربة وحرابا"مثل "قاتل مقاتلة وقتالا"[3].

---

[1]- د.محمد مصطفى شلبي، المدخل بالتعريف في الفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار النهضة، بيروت ، 1401هـ، ص32،33.

[2]- علي عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص22.

[3]- د.عبد العزيز محمد محمد محسن، جريمة الحرابة وعقوبتها في الشريعة الإسلامية والقانون الجنائي-دراسة مقارنة- الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2013، ص79.

والحرابة مأخوذة من المحاربة بمعنى المغالبة وهم العصابة التي تتكون لإزعاج الآمنين والتعرض لهم بسلب أموالهم أو قتلهم، وهي مستمدة من تعبير الله عن هؤلاء بقوله تعالى:"إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ"[1]، فكأن الله سبحانه وتعالى أطلق على من يزعج الآمنين ويؤذيهم، أنهم يحاربون الله ورسوله مبالغة، فإن من يؤذ مؤمنا يكن عاصيا لله ورسوله "وَمَن يَعْصِ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَتَعَدَّ حُدُودَهُۥ يُدْخِلْهُ نَارًا خَٰلِدًا فِيهَا وَلَهُۥ عَذَابٌ مُّهِينٌ "[2]. كما تطلق المحاربة على من كبر ذنبه وعظم إثمه وجرمه وكان فعله خطيرا جبارا شقيا يخيف الناس ويزعج الآمنين مجاهرا معلنا عدم مبالاته بإيذائه وعصيانه لله ورسوله.

وقد ذكر في بعض معاجم اللغة أن قوله تعالى:"إنما جزاؤ الذين يحاربون الله ورسوله"بمعنى معصيته أي يعصونه[3].

وكذلك ما رواه زيد بن أسلم عن أبيه أن عمر بن الخطاب رأى معاذا يبكي فقال ما يبكيك؟ قال: سمعت رسول الله صلى الله عليه وسلم يقول: اليسير من الرياء شرك من عادى أولياء الله فقد بارز الله بالمحاربة....ومن حارب مسلما على أخذ ماله فهو معاد لأولياء الله تعالى محارب لله تعالى بذلك[4].

2-تعريف الحرابة عند الفقهاء:

حدد الفقهاء عددا من الضوابط التي تتميز بها جرائم الحرابة عن غيرها يمكن استنباطها من التعريفات التي وضعها هؤلاء الفقهاء للحرابة وهم في ذلك على مذهبين: المذهب الأول: وهو يحدد الحرابة بأنها"الخروج على المارة لأخذ أموالهم بالقوة والمغالبة"[5] .

---

[1]- سورة المائدة، الآية 33.

[2]- سورة النساء، الآية 14.

[3]- د.عبد العزيز محمد محمد محسن، المرجع السابق، ص80.

[4]- نفس المرجع، ص81.

[5]- وهذا هو مذهب الأحناف والزيدية وبعض الشافعية وبعض المالكية وهو الظاهر في مذهب الحنابلة

فالمحارب –وفق هذا المذهب– هو من أخاف السبيل لأخذ الأموال مستحدثا قدرا من القوة لمغالبة الناس على ما في أيديهم من أموال.

ومن أجل ذلك سميت الحرابة بالسرقة الكبرى، وفي تعليل هذا القيد الأتقاني:"أما كونه كبرى–أي قطع الطريق–أي أن ضرره يعم على عامة المسلمين حيث يقطع الطريق بزوال الأمن بخلاف السرقة الصغرى فإن ضررها خاص بالمسروق منه"[1].

وهذا يعني أن الذي يبرز للناس في الطريق العام لا لأخذ أموالهم ولكن لمغالبتهم على النفس أو العرض فهو ليس بمحارب –وفق هذا المذهب– إذ المحارب هو:"من ابتغى بفعله سلب الأموال فقط بالقوة والمغالبة، ومن باب أولى فإن من خرج على الناس بالقوة بقطع الطريق فقط ومنع استخدامها مهما كان دافعهم إلى ذلك، أو لأخذ بعض سالكيها بالقوة على سبيل الاختطاف سواء كانوا معينين أي مقصودين بذاتهم أو غير معنيين فإنه لا يكون محاربا.

المذهب الثاني: وهو يحدد الحرابة بأنها الخروج على الناس بالقوة لأخذ مال أو قتل نفس أو هتك عرض أو أخذ شخص أو إخافة أو إرهاب، فالمحارب هو المكابر المخيف لسالكي الطريق سواء كان مبتغيا النفس أو العرض أو المال، وهذا هو الراجح في مذهب الشافعية والظاهرية[2].

وهذا المذهب أشمل من سابقه فهو يجعل المكابر قاطع الطريق محاربا سواء كان قد خرج على الناس بدافع الطمع في أموالهم أو لقتل بعضهم من محدد أو غير محدد أو للنيل من أعراضهم بزنا أو ما دونه من أعمال هتك العرض، أو حتى لمجرد قطع الطريق فقط لإحداث رعب في النفوس.

---

[1]– الشيخ الإمام شهاب الدين الأحمد الشلبي، حاشية الشلبي بهامش تبيين الحقائق للزيلعي، الطبعة الأولى، 1313هـ، ج3، ص235.

[2]– العلامة شمس الدين محمد بن أبي العباس أحمد بن حمزة بن شهاب الدين الرملي الشهير بالشافعي، نهاية المحتاج إلى شرح المنهاج، مطبعة مصطفى الحلبي، الجزء الثامن، 1967، ص3، وحاشية الشيخ عبد الحميد الشرواني، على تحفة المحتاج بشرح المنهاج ، دار صادر، بيروت 1315، ص157.

ووفقا لهذا المذهب فإن المحارب هو قاطع الطريق أو مخيفها مطلقا مهما كان غرضه، فيكفي أن يكون قد أراد الإفزاع أو الإخافة أو جعل الطريق غير آمن فقط، ولو لم يقطعه فعلا أو يبتغي قطعه، ومن باب أولى إذا ابتغى القطع التام أو أخذ الأموال أوقتل الأنفس أو هتك الأعراض[1].

من مجموع هذه التعاريف السابقة التي أوردها الفقهاء نجد أن جميعها تتفق مع مفهوم الحرابة الذي صوره الحنفية في الجملة وهو المتحقق في الخروج بقصد أخذ المال أو قتل نفس لأخذ مال قهرا مجاهرة اعتمادا على الشوكة والمفاجأة والبعد عن الغوت.

ويرى بعض الفقه عدم التوسع في معنى الحرابة، فاشترط عدة شروط لتحققها مما أدى الى اختلاف آرائهم في مدى تطبيقها.فالإمام أبو حنيفة يشترط الذكورة، فالأنثى عنده لا تصلح للحرابة، وذلك على عكس ما ذهب إليه الجمهور حيث يرون عدم التفرقة بين الذكر والأنثى.

كما ذهب إلى اشتراط السلاح بعض أئمة الفقه كأبي حنيفة وأحمد وأبي ثور والشيعة الجعفرية والأباضية، وفرق أبو يوسف بين الليل والنهار لاشتراط السلاح[2].

ويرى كل من أبي حنيفة وأحمد والشيعة الزيدية أن قطع الطريق على خارج العمران، أما الشافعي وبعض أصحاب أبي حنيفة والأوزاعي والليث بن سعد وأكثر الحنابلة ذهبوا إلى عدم اعتبار المكان في تحقق الحرابة. ومن ثم فهي تتحقق في خارجها في الصحراء والبحار[3].

إلا أن المالكية توسّعوا أكثر من ذلك فاعتبروا هجوم السارق على الدار بالسلاح حرابة وكذلك القتل غيلة وأخذ المال مخادعة مع استعمال القوة أو عدم استعمالها، ومن خرج بقصد إخافة الطريق فقط لا لأخذ مال ولا لإمره ولا عداوة ولا ثأر ولا محارب[4].

ويلاحظ أن هذا التعريف الأكثر إحاطة بمعنى الحرابة، حيث أطلق المكان ليعم ما يقع من قطع الطريق في البر، والبحر والجو، وجاء متلائما مع ظروف ومعطيات وقتنا الحاضر لمعالجته أكثر

---

[1]– د. علي حسن الشرفي، الارهاب والقرصنة البحرية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض 1427– 2006، ص43.

[2]– د.عبد العزيز، محمد محمد محسن، مرجع سابق، ص86.

[3]– نفس المرجع، ص87.

[4]– الحرشي، محمد بن عبد الله بن علي، حاشية الخرشي، الجزء السابع، ص334.

جوانب التعريف دقة، وهو الباعث للجريمة والذي بسببه يدور جدل كبير حول تعريف الإرهاب، كما احترز لأنواع من الإجرام والفساد ظهرت في هذا الوقت بعد تفشي المخدرات، والظواهر الحديثة من استخدام الغازات السامة والكيماوية والمتفجرات.

ب)التدليل على أن القرصنة البحرية ضرب من الحرابة:

يتبين لنا من خلال إمعان النظر في تعريف الحرابة لدى الفقهاء سواء من نص على ما يقع في البحر كالمالكية والحنابلة، أو من لم ينص كالحنفية وكذلك الشافعية والظاهرية تطابق معنى الحرابة مع معنى القرصنة البحرية وتوافر شروط وأركان وعناصر الحرابة في القرصنة.

إلا أن لفظ القرصنة البحرية عندما يطلق فإنه يتجه لما يقع من الفساد في الأرض وقطع الطريق في البحر مع ملاحظة أن الأسماء الموضوعة لمعاني الحرابة يمكن أن يطلق أحدها على الآخر إذا تحقق المعنى الجامع بينهما، فيمكن أن يطلق على القرصنة البحرية وهو الإسم الذي وضع لقطع الطريق في البحر اسم الحرابة قياسا على قطع الطريق في البر، وعلى هذا الأساس فإن اختلاف التسمية لا يؤثر في حقيقة الفعل ولا بالأحكام المقررة على ارتكابه ولو لم ينص بعض الفقهاء عليه[1] والأدلة والبراهين تثبت ذلك وسوف نوجزها فيمايلي:

الفساد في قوله تعالى:"إنّما جزاء الذين يحاربون الله ورسوله ويسعون في الأرض فسادا"[2] يعم ما يقع من الفساد في البر والبحر والدليل على ذلك قوله تعالى :"ظهر الفساد في البر والبحر بما كسبت أيدي النّاس ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون"[3].

النقل البحري من السبل المشروعة ومن طرق النقل الثابتة شرعا والمستقرة عرفا والأدلة على ذلك كثيرة منها: قوله تعالى:"سخّر لكم ما في الأرض والفلك تجري في البحر بأمره"[4] وقوله تعالى:"ولقد كرمنا بني آدم وحملناهم في البر والبحر"[5] وقوله تعالى:"وعليها وعلى الفلك تحملون"[1]، وقوله

---

[1]– علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص30.

[2]–سورة المائدة، الآية 34،33.

[3]– سورة الروم، الآية 41.

[4]– سورة الحج، الآية 65.

[5]– سورة الإسراء، الآية 70.

تعالى:"وكان وراءهم ملك يأخذ كل سفينة غصبا"[2] وقوله تعالى:"فلما بلغا مجمع بينهما نسيا حوتهما فاتخذ سبيله في البحر سربا"[3].

وبناء على هذه الأدلة فإن تأمين السبل البحرية التي تقوم بها مصالح الناس أمر واجب شرعا ولا يمكن ذلك إلا بتطبيق أحكام الشريعة الإسلامية.

اكتمال أركان جريمة الحرابة في جريمة القرصنة البحرية، ويتضح هذا من خلال استقراء تعريف كل منهما.

توفر شروط جريمة الحرابة في جريمة القرصنة البحرية، ويتجلى هذا من خلال تتبع عناصر وشروط التعريف الفقهي للحرابة والتعريف الاصطلاحي للقرصنة البحرية التي تبين مدى الصلة بينهما ويمكن إيجازها في مايلي:

التعرض للناس في طرقاتهم التي يسلكونها في أسفارهم وتنقلاتهم، والتعرض هو حالة مادية تتم بمجرد خروج الشخص وبروزه ووقوفه على قارعة الطريق للإغارة، والطريق هو المكان العام الذي يسلكه الناس، يستوي أن يكون برا أو بحرا أو جوا.

استخدام القوة لمغالبة المارة من سالكي تلك الطريق، ولا يشترط في القوة نوع معين من السلاح، إذ يكفي بالإجماع أن يكون لدى الخارجين من الوسائل ما يمكنهم من مغالبة السالكين.

البعد عن الغوث، وهذا شرط متفق عليه وهو يقضي بوجوب أن تقع أعمال المغالبة في مكان يتعذر فيه على المجني عليه أن يستغيث.

---

[1]– سورة المؤمنون، الآية 22.

[2]– سورة الكهف، الآية 79.

[3]– سورة الكهف، الآية 61.

استهداف المال أو النفس أو العرض بالنهب أو القتل أو الجرح أو الخطف، فإن تخلف هذا الشرط بأن ابتغى الخارجون مقاومة السلطة وخلع الطاعة، أو المطالبة بحقوق سياسية أو نحو ذلك فإن الواقعة ستكون بغيا لا حرابة[1].

لذلك فإن التطابق والتوافق بين عناصر جرائم الحرابة وجرائم القرصنة يوجب القول إن القرصنة البحرية بالمفهوم الذي حددته الإتفاقيات الدولية هي إحدى حالات الحرابة التي بين الشرع الإسلامي أحكامها.

ومما سبق يمكن أن نستخلص تعريفا خاصا بالقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي كأحد صور الحرابة وهو:«الخروج على المارة بقصد إخافة السبيل لأخذ مال بالقهر والمجاهرة ولو أدى ذلك إلى قتل نفس، اعتمادا على الشوكة مع البعد عن الغوث حقيقة أو حكما، سواء أكان ذلك في داخل العمران أو خارجه في البر أو البحر أو الجو ليلا أو نهارا».

2.1.1.3.2.التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية

ظهر نشاط القراصنة منذ فجر التاريخ، واستمر يتطور عبر مختلف العصور، وارتبط ذلك بتطور الملاحة والتجارة البحرية، وقد تزامن ظهور نشاط القراصنة في التاريخ مع ازدهار العلاقات التجارية بين الحضارات القديمة كحضارة بلاد ما بين النهرين، الحضارة المصرية، الحضارة الفينيقية، الحضارة الاغريقية والحضارة الرومانية، واستمر هذا النشاط خلال العصور التاريخية اللاحقة يتطور ليشمل مناطق متعددة مثل المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج العربي وغيرها من المناطق البحرية.

وسوف نتناول التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية فيمايلي.

أولا) القرصنة البحرية من العصور القديمة إلى بداية العصور الوسطى:

بالرغم من صعوبة تحديد بداية دقيقة لظهور القرصنة البحرية، وتعذر معرفة بداية نشاط القراصنة المنظم بسبب قلة المعلومات المتعلقة بهذه الظاهرة في التاريخ القديم، إلا أن بعض المصادر تشير إلى أن القرصنة ظاهرة قديمة.

---

[1] – د.علي حسن الشرقي، الإرهاب والقرصنة البحرية، مرجع سابق، ص51،52.

لذا سنعمل على تقسيم هذه الفترة الزمنية إلى مرحلتين تميزت فيها القرصنة في كل منهما بسمات خاصة وذلك لتسهيل مهمة البحث على النحو التالي.

أ) القرصنة البحرية ما قبل الميلاد: تعتبر جريمة القرصنة البحرية ظاهرة قديمة قدم معرفة الإنسان الملاحة البحرية ذاتها، إذ تمتد جذور هذه الظاهرة إلى آلاف السنين منذ أن ظهرت السفن كوسيلة للنقل البحري[1].

وقد جاء ذكر القرصنة البحرية في القرآن الكريم كإحدى صور الاعتداء على السفن في سورة الكهف في قصة سيدنا موسى عليه السلام مع العبد الصالح سيدنا الخضر في قوله تعالى:"أَمَّا ٱلسَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَٰكِينَ يَعْمَلُونَ فِي ٱلْبَحْرِ فَأَرَدتُّ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَآءَهُم مَّلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا "[2].

وهذا يدل على قدم الأعمال غير المشروعة التي تعترض الملاحة ووسائل النقل في البحر منذ ذلك العهد، وإن كانت لا تعد قرصنة بالمفهوم القانوني الحالي لامتهانها من قبل صاحب السلطة كما يظهر من نص الآية الكريمة، لكنها تعد اعتداء وعملا غير مشروع ينفذ بواسطة قراصنة البحر، هذا النوع من القرصنة البحرية الذي تختلط فيه مصالح القراصنة الخاصة بمصالح الحكام تطور بشكل كبير في فترات لاحقة[3].

ويعود تاريخ القرصنة كما يرى بعض المؤرخين إلى أكثر من ثلاثة آلاف سنة قبل الميلاد، هذا من حيث وجود الجريمة، أما فيما يتعلق بالتسمية فتشير الوثائق إلى استخدام إسم القرصنة لأول مرة منذ حوالي 140سنة قبل الميلاد بواسطة المؤرخ اليوناني بوليبيس.

---

[1]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص21.

[2]– سورة الكهف الآية 79.

[3]– د.عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق، ص45.

ويشير المؤلف ويلزنيسكي إلى وجود وثائق تاريخية قديمة ترجع إلى عام 1350قبل الميلاد منذ عهد الفرعون اخناتون تدل على وجود أعمال القرصنة في منطقة البحر المتوسط وشمال إفريقيا[1].

وفيما بعد تزايدت أعمال القرصنة البحرية في البحر المتوسط، وحدثت غارات متكررة من القراصنة على السفن التجارية اليونانية في القرنين السادس والسابع قبل الميلاد، وأصبحت تدفع فدية مقابل إطلاق سراح بعض التجار اليونانيين.

وبعد ذلك بحوالي القرن الثالث قبل الميلاد لجأ بعض حكام المدن الساحلية على البحر الأبيض المتوسط إلى التعاون مع القراصنة إتقاء لشرهم، وكانت جزيرة رودس[2] هي مأوى القراصنة في هذه الحقبة، وفي القرن الثاني قبل الميلاد لجأ القراصنة إلى سواحل تركيا لتكون قواعد لهم ينطلقون منها للهجوم على شواطئ شمال إفريقيا وايطاليا واليونان وسوريا، ويمكن أن تعتبر هذه الفترات مرحلة أولى من تاريخ القرصنة البحرية[3].

وقد شجعت النزاعات التي نشبت بين الرومان والقرطاجيين على تنشيط أعمال القرصنة خلال القرنين الثاني والثالث، وما بين عامي 264-246ق.م، إستعانت القوات المتحاربة على نطاق واسع بالقراصنة ولا سيما الرومان. وعندما دخلت روما في صراع ضد ملك"بونت" للسيطرة على آسيا الصغرى، وجد الملك ميتريدات نفسه مضطرا للتحالف مع قراصنة صقلية الذين يمتلكون أسطولا بحريا يزيد على ألف سفينة، وبفضل هذا الدعم تمكن ميتريدات من التغلغل في الأراضي الاغريقية، واستولى بذلك على أثينا وعلى بعض الجزر في بحر إيجه.[4]

---

[1]- كرزستيوف ويلزنيسكي، تاريخ القرصنة، الموقع على الانترنت

www.pitatesinf.com/detai/detaif-pharliele/id

تاريخ التحميل: 12 جويلية 2012 على الساعة 10:00

[2]- جزيرة رودس: تقع في اليونان تعرف الجزيرة تاريخيا بكونها موقع تواجد أبولورودس أو عملاق رودس، وهو تمثال قديم يعود بناءه إلى عام 408 ق.م، سابقا كانت تقع بالقرب من الساحل الجنوبي لتركيا في منتصف المسافة بين جزر اليونان الرئيسية وقبرص ، تعد رودس أبعد الجزر الشرقية بالنسبة لليونان وبحر إيجه عن غرب تركيا بحوالي 18كم، انظر في ذلك: سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص 23.

[3] - Philip Souza, « Ancient rome and the pirates », Oxford university, press, 2000, p 105.

[4]- أ.حسام حميد شهاب، القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية على الموقع:

www.iasj.net § /iasj§ func= fulltex ald=56728 تاريخ التحميل: 19أفريل2015 على الساعة: 11:00

حين أصبح الجنرال ميتريدات حاكما لروما عام 82 ق.م، قرر تطهير سواحل صقلية من القراصنة الذين يقيمون فيها، واستمرت الهجمات ضدهم حتى بعد أن ترك ميتريدات السلطة، حيث وصلت ذروتها على يد القائد بيليوس سرفيليوس بين عامين 78-74ق.م، نجحت جزئيا في إجبار القراصنة للجوء إلى جزيرة كريت والبحر الأدرياتيكي[1].

وعندما نزل "ماركس أنطونيوس" بقواته في جزيرة كريت في عام 72ق.م هاجمه القراصنة وتمكنوا من إغراق أسطوله البحري، الأمر الذي شجع القراصنة على مهاجمة كل السفن المتجهة إلى روما، وهو ما أوجد ردة فعل رومانية قوية لوضع حد لممارسات القراصنة، فقامت روما بتعيين دكتاتور للبحار(قائد البحر)، وزودته بكل الوسائل والامكانيات بهدف القضاء على القرصنة البحرية، وبالفعل تم القضاء على القراصنة، وبذلك عم السلام والأمان إلى البحر الأبيض المتوسط، واستمر الأمر حتى سقوط الامبراطورية الرومانية[2].

ب) القرصنة البحرية ما بعد الميلاد: استمرت أعمال القرصنة البحرية بعد الميلاد على نحو قريب من أوضاعها قبله، حيث الانتشار في البحر الأبيض المتوسط رغم استمرار الحملات العسكرية الرومانية في أعمال مكافحة القراصنة، وفي تلك الفترة عثر على أقدم تعريف للقرصنة البحرية من المؤرخ الروماني"بلوتارس" والذي كتب تعريف القرصنة في العام 100ميلادي، ووصف القراصنة بأنهم:"أولئك الذين يهاجمون دون وضع قانوني ليس فقط السفن ولكن أيضا المدن البحرية"[3].

وتذكر إحدى الروايات الإغريقية القديمة"أثيوبيكا" التي تعود إلى القرن الثالث الميلادي قصص وروايات عن حوادث تتعرض لها الرحلات البحرية من عمليات سرقة واعتداءات وتعذيب، وتشير بعض

---

[1]- الأدرياتيكي: هو أحد فروع البحر المتوسط الذي يفصل شبه الجزيرة الايطالية عن شبه جزيرة البلقان وسلسلة جبال الأبينيني عن سلسلة جبال الألب، من الغرب والشمال تحده إيطاليا ومن الجهة الشرقية تطل عليه من الشمال للجنوب سلوفينيا وكرواتيا والبوسنة والهرسك وصربيا وألبانيا سمي بذلك نسبة على مدينة أدريا أو هدريا الواقعة شماله في الأراضي الايطالية.انظر في ذلك: سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص24.

[2] – Philip Souza, op, cit, p105

[3]- د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص27.

النقوش إلى نشاط القراصنة في الأربعينيات من القرن الرابع، حيث كان يحتفل الطاغية"ميتيامنافيليسبوس"لتحريره عدد من سكان أثينا الذين أسروا من طرفهم[1].

ويمكن إعتبار هذه المرحلة كمرحلة ثالثة من تاريخ القرصنة البحرية وإن كانت مشابهة إلى حد كبير مع الفترة الثانية التي قبل الميلاد.

أما المرحلة الرابعة فبدأت في القرون الوسطى حوالي عام 800م، أين ظهر في هذه الحقبة أشهر القراصنة قدموا من أقصى شمال أوروبا ونزلوا على شواطئ القارة الأوروبية.

فكان هؤلاء الشماليون يطلق عليهم إسم الفايكنج اشتهروا بالعنف والقسوة والنهب والاغتصاب، مارسوا أعمال القرصنة حيث اكتسحوا بحر البلطيق، والقنال الانجليزي بين عامي 800 و1100م، وتوغلوا في الأراضي الروسية وأسسوا مدنا وفتحوا الطريق إلى القسطنطينية(اسطنبول)، وحاربوا في شمال فرنسا، فاضطر ملوكها إلى دفع مبالغ طائلة لهم حتى يتقوا شرهم، وتمكن القراصنة من الاستيلاء على منطقة نورماندي شمال فرنسا بموجب معاهدة عام 911م مع ملك فرنسا "شارل الثالث"، واختلطوا بسكانهاوصاروا مع الأيام منهم.

وبحلول القرن الحادي عشر ميلادي أسس الفايكنج الامبراطورية الاسكندينافية في بحر الشمال مكونة من السويد والدانمارك والنرويج، ومملكة في أوروبا في صقلية وبريطانيا، وبهذا ظلت أوروبا آنذاك شرقها وغربها تعاني من هجمات الفايكنج، وغاراتهم التي اشتهرت بالسطو والنهب.

ولم تقتصر القرصنة على سواحل أوروبا وأمريكا وإفريقيا، بل إمتد نشاطها إلى سواحل الهند وآسيا الشرقية، حيث إشتهر القراصنة الصينيون والهنود باعتراض السفن التجارية مابين بلاد فارس وافريقيا، كما شكّلت جزيرة مدغشقر ملجأ استراتيجيا لعدد كبير من القراصنة الذين أقاموا فيها مستعمراتهم كمرتكزات ينطلقون منها لممارسة أعمال القرصنة البحرية[2].

---

[1]– كرزسيتوف ويلزنيسكي، مرجع سابق

[2]–د. سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص26، وانظر أيضا:

GARSENDA ROSSINYOL, op,cit,p26.

وفي القرن الرابع عشر ميلادي ظهرت القرصنة في اليابان ثم امتدت إلى السواحل الكورية، وقد أخذت تزداد حتى عام 1443م، حيث بدأت أعمال القرصنة تتضاءل عندما عقدت كوريا إتفاقية مع القادة اليابانيين سمحت لهم بمقتضاها بدخول خمسين سفينة تجارية يابانية إلى المياه الكورية، وقد ازداد هذا العدد بالتدريج وساهم في الحد من أعمال القرصنة في المياه الكورية لأن غالبية القراصنة من اليابانيين وعند انخراطهم بأعمال التجارة أحجموا عنها[1].

والجدير بالذكر أن القرصنة البحرية في العصور القديمة كانت تسعى لتحقيق أهداف خاصة ذات صبغة اقتصادية بحتة دون أن يدخل فيها أي شبهة تتعلق بوجود أهداف عامة، أوسياسية، فكانت سفن القرصنة تجوب البحار بغية الانقضاض على السفن التجارية لنهب وسلب ما تحتويه من بضائع، وأموال بل كانت تلجأ أحيانا إلى خطف الأشخاص، أو قتلهم فالمنافع المادية كانت هي المسيطرة على القرصنة البحرية في هذه العصور.

ثانيا) القرصنة البحرية من العصور الوسطى إلى العصور الحديثة:

عرفت هذه الفترة مرحلة خامسة من تاريخ القرصنة البحرية بداية من القرن السادس عشر حتى القرن العشرين، أين عرف فيها نشاط القراصنة توسعا وانتشارا في الفترة الممتدة من القرن السادس عشر حتى منتصف القرن التاسع عشر، ثم عرفت إنخفاضا من منتصف القرن التاسع عشر حتى القرن العشرين. وسنتناول هذه المرحلة بالتفصيل فيمايلي.

أ)القرصنة البحرية من القرن 16 حتى منتصف القرن 19: تعتبر الحقبة الممتدة من بداية القرن 16 حتى منتصف القرن 19 الفترة التي ازدادت فيها هجمات القراصنة، وتنامت وانتشرت أخبارها عندما قسم"الكسندر الرابع بابا الفاتيكان" عام 1694م العالم الجديد المكتشف بين كل من اسبانيا والبرتغال، مما أثار حفيظة باقي الدول الأوروبية، فقامت هولندا وفرنسا وبريطانيا بممارسة القرصنة ضد السفن الاسبانية للاستيلاء على ما تحمله من بضائع ومؤن.

وكان رد الفعل نشوب الحرب بين كل من بريطانيا واسبانيا مستعينة ملكة بريطانيا"إليزابيث الأولى" البروتستانية بالقراصنة أمثال"كوت هوكينز، فرانسيس روديك ووالتروالي" وغيرهم في تكوين نواة

[1]–د. عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص51.

الأسطول البريطاني الذي انتزع السيادة على البحار من اسبانيا بعد هزيمة الأسطول الاسباني الشهير"الأرمادا" على يد هؤلاء القراصنة.

وظلت الحرب مشتعلة في المحيط الأطلنطي بين بريطانيا واسبانيا حتى نهاية القرن السادس عشر ومطلع القرن السابع عشر انتهت بالصلح بينهما، ولم يجد القراصنة أمامهم سوى ممارسة أعمال القرصنة لحسابهم الخاص في البحر الكاريبي[1].

وتعتبر فترة القرن السابع عشر ومطلع القرن الثامن عشر العصر الذهبي للقرصنة البحرية، إذ تمكن خلالها القراصنة من مهاجمة الممرات المائية في البحر الأبيض، والبحر الكاريبي والساحل الأطلنطي وساحل غرب إفريقيا والمحيط الهندي وجنوب بحر الصين من قبل القراصنة.

وقد إتخذ القراصنة من دول شمال افريقيا قاعدة لممارسة أعمالهم في البحر المتوسط، إذ بلغ إجمالي الفدية المدفوعة لهؤلاء القراصنة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية تقدر بربع عائداتها القومية بحلول 1800م.

أما في منطقة البحر الكاريبي كانت القرصنة البحرية فيها طرفا في الحرب التي دارت بين الدول الأوروبية الاستعمارية من أجل الاستيلاء على أجزاء من العالم فقد تمكنت الجهود الأوروبية والأمريكية من القضاء عليها[2].

كما ظهرت القرصنة في مطلع القرن السابع عشر الميلادي في شرق آسيا وجنوبها، حيث حمل القراصنة على شواطئ آسيا وهاجموا السفن الأوروبية والسفن التجارية الأخرى في البحار الآسيوية.

وقد تصدى التجار والبحارة العرب لهجمات القراصنة قبالة سواحل مالايار في الهند، كما هاجم القراصنة الماليزيون السفن في بحر الصين، وسواحل جزيرة"جاوة"، وقد استمر هذا الوضع حتى منتصف

---

[1]– أ. حسام الدين الأحمد ، مرجع سابق، ص20،21.

[2]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص28.

القرن التاسع عشر أين قامت البحرية البريطانية بالتعاون مع دول أخرى بتخليص البحار من القراصنة ومن ضمنهم القراصنة الآسيويون[1].

وبذلك يمكن القول إن القرصنة البحرية قد بلغت ذروتها خلال الفترة الممتدة من بداية القرن السادس عشر حتى منتصف القرن التاسع عشر، حيث شهدت هذه الحقبة وجود عدة أنواع من القراصنة فكان هناك:

1- قراصنة الكورسيرس[2] Corsaires: كانوا يتواجدون على سواحل شمال إفريقيا، يطلق عليهم الأوروبيون بالبرابرة، وكانوا من سكان شمال افريقيا الخاضعة لسيطرة الخلافة العثمانية في الفترة الممتدة من 1500حتى الثلاثينات من القرن 19[3].

انطلقت أعمال هؤلاء القراصنة من سواحل تونس والجزائر بما يمتلكون من سفن ضخمة تساعدهم على مهاجمة السفن التجارية الأوروبية والأمريكية التي تبحر في البحر الأبيض المتوسط وتحمل معها البضائع والمواد الثمينة، لكن هذا النظام لم يدم طويلا، حيث شب نزاع في عام 1800عندما حاول ضابط أمريكي دفع جزية لحاكم الجزائر(الداي)، إلا أن هذا الأخير طالب بجزية أكبر لم تستجب الولايات المتحدة الأمريكية لها[4].

وفي عام1815 قامت قوة عسكرية مكونة من 10 سفن بقيادة القائد الأمريكي Decatur Stephen بإرغام حاكم الجزائر على توقيع اتفاقية سلام مع الولايات المتحدة الأمريكية نصت على أن الولايات المتحدة لن تدفع جزية للقراصنة، كما قامت بريطانيا وهولندا في عام 1816 بمحاربة مراكز القراصنة في السواحل الجزائرية وتم القضاء عليها وذلك لأن الحكومة البريطانية كانت تدفع مبلغا من المال نظير عدم مهاجمة القراصنة للسفن البريطانية.

---

[1]- د.أحمد الرشيدي ، د.محمد عبد المنعم، جريمة القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي المعاصر، دراسات القانون الدولي، منتدى القانون الدولي العام، جامعة القاهرة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، 2009، ص7.

[2] - الكورسيرس: مشتقة من الكلمة الإيطالية corsare والتي تعني المطاردة، حيث كان هؤلاء القراصنة يستخدمون السفن الصغيرة السريعة في أعمالهم.

[3]- د.صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص21.

[4]- محمد أحمد محمد حبالة، القرصنة البحرية ودور الاجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، رسالة ماجستير، 2004، ص11

وفي عام 1830 قامت كل من الولايات المتحدة وفرنسا وبريطانيا وهولندا بضرب مراكز القرصنة على السواحل الشمالية لافريقيا، وبعد ذلك خلال منتصف القرن التاسع عشر والقرن العشرين اكتسبت الدول الأوروبية سيطرة على هذه المناطق عرفت بالاستعمار الأوروبي[1].

2- القراصنة المرخصون (Privateers): هم بحارة يملكون سفنا تصدر لهم تراخيص أو تصاريح معينة من حكومة دولة معينة، تعطي لهم الحق في سلب أو نهب سفن الأعداء، وتعرف هذه التراخيص بوثائق الاختطاف تضفي الصبغة الشرعية على هذه الأعمال من جانب الحكومة التي أصدرتها، وفي نفس الوقت تعتبر عملا غير مشروع بالنسبة للدول الأخرى[2].

وكانت أعمال هؤلاء القراصنة تتم طبقا للقانون وتعليمات معينة منها الأمر الملكي الفرنسي لعام 1584 وعام 1779، وفي بريطانيا القانون 1708، كما تضمن الدستور الأمريكي الأول النص على وثائق الاختطاف في المادة الأولى، وكانت فرنسا تطلق على هذا النوع بالقرصنة المباحة، بل إن القراصنة في بعض الأحيان كانوا مساعدين للدول المانحة لهم الترخيص أو ممثلين لمصالحهم من ذلك القراصنة المرخصين التابعين للولايات المتحدة الأمريكية، والذين كانوا يهاجمون السفن التجارية الانجليزية وأصبحوا أبطالا قوميين[3].

3- القراصنة البوكانيرز: Buccancer[4]: أدت الحركات الاستعمارية إلى تفتيت قوى الدول الكبرى في ذلك ومنها اسبانيا وبريطانيا وفرنسا وهولندا والبرتغال والولايات المتحدة الأمريكية.

وتركز هؤلاء القراصنة على سواحل الكاريبي في الفترة من 1650حتى نهاية القرن الثامن عشر، وهؤلاء غالبيتهم من العبيد، والمساجين والهاربين والعاملين بالزراعة والصناعة وأعمال الموانئ والذين تم طردهم منها، والعمال الذين هربوا من الخدمة في مزارع البيض في المستعمرات الاسبانية في

---

[1]- محمد أحمد محمد حبالة، مرجع سابق، ص12.

[2]- د.صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص23.

[3]- محمد أحمد محمد حبالة المرجع السابق، ص 12

[4]- جاء اللفظ من كلمة بوكان بالفرنسية وهي عبارة عن إله الالة التي تستخدم على ظهر السفينة، وكان البوكانيرز القدماء معظمهم من الهاربين والخدم والجنود السابقين وقاطعي الأخشاب الذين كانوا غالبا ما يكونون من المكسيك.انظر: سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص27.

أمريكا والكاريبي، وكانوا يُكِنّون العداء ضد اسبانيا فكونوا عصابات القراصنة وهاجموا السفن الاسبانية المحملة بثروات أمريكا اللاتينية إلى اسبانيا وكانوا يتخذون جزر الهند الغربية في الكاريبي مركزا لهم.

وقد استعانت بريطانيا بالقراصنة البوكانيرز للقتال إلى جانبها في الحرب ضد اسبانيا خلال الفترة(1701–1714)، كما قامت بريطانيا برعاية وجود هذا النوع من القراصنة لفرض سيطرتها على جزر الكاريبي، كما استعانت بهم الولايات المتحدة الأمريكية في حربها ضد اسبانيا.

وبعد عام 1850 وحتى منتصف القرن العشرين، أصبحت عمليات القرصنة البحرية قليلة الحدوث وذلك بسبب تأثير إعلان باريس عام 1856وأيضا لتواجد الدوريات البحرية المنتشرة في مناطق جنوب المحيط الأطلنطي والكاريبي والمحيط الهندي[1].

ب) القرصنة البحرية من منتصف القرن 19 حتى القرن 20: انخفض نشاط القراصنة في الفترة الممتدة من منتصف القرن التاسع عشر حتى القرن العشرين، ويرجع ذلك لاعلان باريس لعام 1856، الذي نص على حصانة بضائع الأعداء بمراكب المحايدين، باستثناء المهربات الحربية.

ويعتبر هذا الإعلان إلغاء للقرصنة المباحة وأيضا للجهود الدولية التي بذلت لمحاربة تجارة العبيد بين افريقيا وأمريكا ووجود الدوريات البحرية الحربية المنتشرة في مناطق جنوب المحيط الأطلنطي والكاريبي والمحيط الهندي[2]، حيث انتهت القرصنة في مضيق ملقا وبحر الصين باتفاق الدول الكبرى في مؤتمر نيون عام 1936الذي نص على مكافحة القرصنة البحرية على السفن التجارية التي تبحر في البحر الأبيض المتوسط[3].

كما يعزى تراجع نشاط القرصنة كذلك لزيادة حجم السفن التجارية وتطور تكنولوجيا الاتصالات، ودوريات الحراسة البحرية في معظم الطرق الرئيسية في المحيطات، وقوة الإدارة المنظمة لمعظم الجزر والمناطق البحرية في العالم، مع الاعتراف العام من جانب الحكومات بتجريم القرصنة باعتبارها أعمال

---

[1]– نائل محمد الخالدي، جريمة القرصنة البحرية، المجلة القانونية والقضائية، العدد الثاني، السنة الرابعة، ديسمبر 2010، ص166،167.

[2]– د.عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص60

[3]– د.حسام الدين الأحمدي، مرجع سابق، ص25.

عدوانية، الأمر الذي أدى إلى حدوث انخفاض كبير في حجم القرصنة في تلك الفترة، وهذا لا يعني أن عمليات القرصنة قد توقفت تماما بل إنها شهدت بعض الانكماش[1].

وفي منتصف القرن العشرين عادت القرصنة البحرية وتحديدا بعد الحرب العالمية الثانية عام 1945، حيث ظهرت على شكل عصابات منظمة في بعض الأحيان تتخذ من البحر ملاذا لها، وتهاجم سفن النقل والصيد والتجارة معتمدة على القوة والعنف، وبصورة أبشع من ذي قبل.

وزاد انتشارها في الثمانينات من القرن العشرين وأصبحت تتكرر في مناطق عديدة من العالم كبحر الصين، وفي جنوب شرق آسيا كمضيق ملقا وسواحل سنغافورة وتايلاند والفلبين وفيتنام واندونيسيا وفي سواحل شرق إفريقيا وفي أمريكا الجنوبية خصوصا سواحل البرازيل[2].

واستمرت القرصنة في تزايد من عام إلى آخر في حقبة التسعينات من القرن العشرين، ومطلع القرن الواحد والعشرين، حيث سجلت هيئة الملاحة الدولية أكثر من 3500هجوم للقراصنة على مستوى العالم من عام 1998إلى عام2007[3]. وهكذا يتضح لنا أن القرصنة البحرية قد عادت للظهور والانتشار من جديد في أماكن مختلفة من العالم بأساليب وأشكال جديدة نتطرق لها فيمايلي.

ثالثا) القرصنة البحرية المعاصرة:

عادت القرصنة البحرية إلى الساحة الدولية وقد بلغت ذروتها اعتبارا من عام 2005 إلى عام2009 لتنتشر في مناطق عدة من العالم سيما جنوب شرق آسيا وخليج عدن والبحر الأحمر والسواحل الصومالية. وسنتطرق فيمايلي إلى أساليب القرصنة البحرية ومناطق نشاطها.

أ) طرق ممارسة القرصنة البحرية: تتعدد وسائل تنفيذ القرصنة البحرية، وهي تمارس في العديد من الطرق البحرية، وتنتشر بكثرة على السواحل الأكثر فقرا، وتأخذ أشكالا مختلفة بحسب المنطقة التي تمارس فيها.

---

[1]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص32.

[2]– ياتسيك ماخوفسكي، تاريخ القرصنة في العالم، مرجع سابق، ص65.

[3]– المنظمة البحرية الدولية، الموقع على شبكة الانترنت: http:// www. Imo. Org/ safety
تاريخ التحميل: 20 ديسمبر2012 على الساعة17:00

ونتناول فيمايلي نماذج عن الأساليب الإجرامية الأكثر شيوعا لممارستها:

1- تمركز سفن كثيرة تشكل قيادة العمليات للقرصنة البحرية ثم تنطلق منها زوارق سريعة بعد تحديد الأهداف، وبعد تنفيذ عملية السطو تعود الزوارق إلى السفينة الكبيرة التي يطلق عليها السفينة الأم، وهذا يعني أن السفينة الكبيرة قادرة على الإبحار لمناطق بعيدة جدا عن السواحل وتصل لمناطق لا تستطيع الزوارق الوصول إليها، وبعد تنفيذ العملية تعود الزوارق إلى السفينة الأم التي تقوم بدور التمويه والحماية لهذه الزوارق.

2- الإغارة على السفن ومنها مهاجمتها ليلا عندما تكون السفن مبحرة بسرعة منخفضة أثناء عبورها المضايق البحرية، حيث يتسلق القراصنة على متن السفن لغرفة القيادة ويهاجمون الطاقم ويقومون بسلب السفينة، وهذا شائع عموما في مضيق ملقا.

3- يلجأ القراصنة في بعض البحار التي تكون سرعة السفن فيها عالية إلى مجاراتها بزوارق سريعة، ثم يتسلقون سور السفينة ويستخدمون قبضات مغناطيسية أحيانا أو عن طريق السلالم والحبال ويسيطرون عليها، وهذا الأسلوب شائع في بحر الصين[1].

4- يقوم القراصنة في بعض المواقع بتوقيف السفن على أساس أنهم موظفون رسميون ويرتدون الزي العسكري أحيانا، ويصعدون إلى السفينة ويسلبونها، وهذا الأسلوب وجد في بحر الصين، وفي تايلاند، الفلبين وأندونيسيا.

5- يهاجم القراصنة السفن في بعض الأحيان أثناء رسوها في البحر أو المراسي مستغلين سلم السفينة، أو عن طريق التسلق بالحبال أو المخاطيف، ثم يقومون بمهاجمة السفينة وسلبها، وهذا الأسلوب شائع في سواحل غرب إفريقيا وفي البرازيل وجنوب الولايات المتحدة الأمريكية.

6- حجز السفن بطرق غير مشروعة وفرض قيود وشروط تعجيزية عند رسوها في أحد الموانئ أو مرورها ببعض الأماكن تحت تهديد السلاح والمطالبة بفدية مقابل التنازل عن هذه المطالب.

---

[1]- أشرف سليمان غبريال، القرصنة في المحيط الهندي، المخاطر وآليات المواجهة، العدد 177، المجلد 44، جويلية 2009، المجلة السادسة، السياسة الدولية، القاهرة،ص115

ويقوم بهذا النوع من القرصنة البحرية بعض الأفراد الفاسدين في الدول الفقيرة التي تضعف فيها سلطة الدولة ورقابة الحكومة على موظفيها التنفيذيين، وهذا التصرف يعتبر عملا فرديا لا يمثل وجهة النظر الرسمية للدولة التي تكون في الغالب عاجزة عن التخلص من هؤلاء بسبب عصابات أو أفراد أقوياء داخل أجهزتها، وهذا النوع من القرصنة يوجد في بعض دول شرق آسيا[1].

هذا وقد حددت منظمة الملاحة الدولية ثلاثة أشكال للأعمال التي ينفذها القراصنة وهي:

1-السلب باستخدام أسلحة خفيفة: وهي سرقات صغيرة باستخدام السلاح وغالبا ما ترتكب في الموانئ أو على مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين في البحر.

وتعرف المنظمة البحرية الدولية ذلك النوع من السلب على أنه: « هجوم انتحاري يقع على طول السواحل وتنفذه مراكب قوية جدا يقودها مجرمون ولصوص مسلحون في البحار وهم عادة يحملون السكاكين وأهدافهم عموما السيولة النقدية ولا سيما في الصناديق الحديدية الموجودة في كل مركب، وكذلك الأغراض الشخصية الغالية الثمن والتي يبلغ ثمنها وسطيا بين خمسة آلاف وخمسة عشر ألف دولار»، وهذا النوع من القرصنة هو الشائع وتزيد نسبته على 70% من الحالات[2].

2- السرقة و الإعتداء المسلح المتوسط بخطف أو من دون خطف: ويقصد بذلك« هجمات عنيفة وسرقات تسفر عن جروح خطرة أو سقوط قتلى، وتنفذها عصابات منظمة جيدا، وهي عادة مسلحة تسليحا ثقيلا وتعمل لحساب مركب"أم" مستفيدة عموما من شركاء على البر متواطئين معها». وهذا الشكل من القرصنة يمثل خطرا شديدا على الملاحة، ولا سيما عندما يتم تحديد الملاحين وشل حركتهم أو حجزهم[3].

ويستهدف القراصنة في هذا الإعتداء الاستيلاء على البضائع[4].

---

[1]- د.حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص35، 36.

[2]- د.محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، 2011، ص121.

[3]- نفس المرجع، ص122.

[4]- د.صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص106.

3- الإختطاف الإجرامي الخطير: وهو فعل خطير يتم فيه ارتكاب جرم الاختطاف حيث يستولي القراصنة على المركب ثم يعمدون إلى تمويهه أولا ثم تسجيله باسم مزور، وحمولته تختطف أو تقذف في البحر حسب نوع شبكة المافيا، وتسمي منظمة الملاحة العالمية مثل هذه الظاهرة بأنها"تقنية المركب الشبح Bateau Fantôme"[1].

كما تحدد المنظمة هذا النوع من القرصنة بأنه:"أنشطة إجرامية دولية مخططة وتحت تصرفها موارد هامة من رجال مدربين جيدا ومسلحين تسليحا ثقيلا، وعلى استعداد تام لاستخدام الأسلحة النارية"[2].

وغالبا ما يستهدف القراصنة في هذا الاعتداء خطف السفن وسرقة البضاعة بأكملها، وتكون الخسارة التي تتعرض لها السفن في حدود مليون دولار فما فوق[3].

ب) مناطق نشاط القرصنة البحرية: تنتشر القرصنة البحرية المعاصرة في مياه تصف كمناطق خطرة، فنجدها في منطقة شرق آسيا وجنوب شرق آسيا وخاصة بحر الصين الأوسط ومضيق ملقا وأندونيسيا والفلبين، وعلى امتداد سواحل أمريكا الجنوبية كالبرازيل وكولومبيا وجمهورية الدومينيك والاكوادور، وهي كذلك في خليج عدن والبحر الأحمر وقبالة السواحل الصومالية وفي خليج غينيا والبحر الكاريبي.

وقد أشار المكتب البحري الدولي في جانفي 2009عن ارتفاع حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في البحر عام 2008على نطاق العالم بنسبة غير مسبوقة، مسجلة 293 حادثة خلال

---

[1] – Organisation Maritime internationale , piraterie et vol à main armée en mer, J/7309, janvier , 2000, p1.

وقد سبق لسفينة (M V Tenyu) التابعة للشركة اليابانية (Tonan shipping) وتحمل علم بنما، أن اختفت ليلة 27سبتمبر 1998في مضيق ملقا ببنما كانت مغادرة لجزيرة سومطرة الأندونيسية في اتجاه كوريا الجنوبية محملة بشحنة من الألمنيوم تبلغ قيمتها مليوني أورو، وبعد ثلاثة أشهر من الأبحاث تم تحديد مكانها بالميناء الصيني(Zhang Jiagang) تحمل اسم مختلف وحمولة مختلفة ووثائق جديدة تم استخراجها من الهندوراس وعلى متنها 16بحارا إندونيسيا عوضوا البحارة الأصليين للسفينة والبالغ عددهم 17الذين تم قتلهم، أنظر في موقع المنظمة: Organisation Maritime internationale , op, cit, p1.

[2] –د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص153.

[3]– Kluge Christian and Mukundan Pottengal, piracy –threat at sea a risk analysis Munchener uckversichrungs– Gesells chaft–Muchan Order number 302,2006,p14.

السنة المذكورة[1] ليرتفع في عام 2009 إلى 406 حادثة، و219 في عام 2010 و236 حادثة في عام2011[2].

ففي أمريكا اللاتينية تتمركز القرصنة البحرية على طول السواحل البرازيلية وفي جزر الكاريبي وحول قناة بنما، كما توجد جماعات قرصنة محدودة في أمريكا الوسطى وكذلك في المرافئ الكولومبية والفنزويلية.

وهي تشكل ثلث أعمال القرصنة في العالم في آسيا، وتتركز حول الجزر المحيطة بأندونيسيا وماليزيا والفلبين ومضايق مالقا وسنغافورة، ويتمتع جنوب شرق آسيا بجميع الشروط الملائمة لأعمال القرصنة نظرا لكثافة الجزر وكثافة النشاط التجاري بينهم[3].

أما في إفريقيا فعلى الرغم من أن أعمال القرصنة بالقارة الافريقية تشكل وحدها أكثر من نصف الهجمات التي تمت في العالم وخاصة خلال الأعوام الخمسة الأخيرة فإن القرصنة ستظل متمركزة في مواقع معينة قرب شواطئ بعض الدول مثل نيجيريا وساحل العاج وجيبوتي والصومال.

وتطورت أعمال القرصنة لتأخذ شكلا جديدا وهو إختطاف السفن وخاصة في منطقة القرن الإفريقي والتي ظهرت بكثافة مع بداية فترة التسعينات أمام السواحل الصومالية وفي خليج عدن ما جعلها تمثل تهديدا للحركة التجارية العالمية لاقتصاديات العديد من الدول وللإقتصاد العالمي.

وسنحاول فيمايلي التطرق لأسباب تنامي ظاهرة القرصنة البحرية.

3.1.1.3.2.أسباب القرصنة البحرية وعلاقتها بالإرهاب البحري

تفاقمت أعمال القرصنة البحرية في السنوات الأخيرة، وبدأت تشكل مخاطر جمة بأمن واقتصاد الدول المطلة على البحار والمضايق، والتي تشكل وسيلة النقل البحري أحد أهم مصادر الدخل القومي

---

[1]– الأمم المتحدة، تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن عملا بالقرار 1846(2008) والمقدم بتاريخ 16مارس 2009، الموقع على شبكة الانترنت: .http : //dacces.ods.un.org

[2]–ناتالينو رونزيتي، الأمن البحري، التحديات والفرص لتعاون دول الإتحاد الأوروبي ومجلس التعاون الخليجي، دراسات بحثية، الرقم الثالث، جانفي 2014، ص11.

[3] – د.صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص115.

لها. ضف إلى ذلك المفاهيم الجديدة التي اختلطت بمفهوم القرصنة البحرية كالسطو المسلح على السفن والارهاب البحري.

لذا سنحاول في هذا الفرع التطرق إلى أسباب القرصنة البحرية أولا، ثم علاقة القرصنة البحرية بالارهاب البحري ثانيا.

أولا) أسباب القرصنة البحرية:

تعد أعمال العنف البحري من أهم وأخطر المشكلات التي تهدد سلامة الملاحة البحرية، وهذه المشكلة ترجع إلى عدة أسباب وعوامل دفعت القراصنة إلى ارتكاب هذه الجريمة، وهذه الأسباب كما أسلفنا متعددة منها ماهو إقتصادي، ومنها ما هو سياسي، ومنها ما هو تكنولوجي وغيرها، وسنتطرق إليها بالتفصيل فيمايلي

أ) الأسباب الإقتصادية: ترتكب القرصنة البحرية بهدف تحقيق أهداف ومنافع إقتصادية خاصة بالقائمين عليها، ولذلك غالبا ما يكون للظروف الإقتصادية التي تمر بها الدول والأقاليم المطلة على الممرات البحرية الهامة، دور لا يمكن إنكاره أو تجاهله في ارتفاع معدلات هذه الظاهرة.

فالأزمات الإقتصادية وما يترتب عنها من ارتفاع معدلات الفقر وتزايد نسبة البطالة، وتدني الأجور، وارتفاع السلع، وغيرها من آثار اقتصادية واجتماعية سلبية، خصوصا في المناطق المطلة على ممرات بحرية تشهد حركة ملاحية مرتفعة تكون سببا رئيسيا لإنتشار ظاهرة القرصنة وغيرها من الجرائم الإقتصادية، وارتفاع معدلاتها في هذه المناطق الساحلية سعيا من شأنها التغلب على الآثار السلبية لهذه الأزمات الإقتصادية[1].

كما أن تدهور الحالة الاقتصادية في العديد من الدول مثل أندونيسيا والصومال وغيرها من الدول كانت سببا في تغيير الكثير من الممتهنين لحرفة الصيد لنشاطهم واحترافهم أعمال القرصنة

[1]– د.عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص40.

البحرية، لسهولة الحصول على المال حتى أصبح عمل القرصنة من الأعمال العادية لدى العامة في بعض المناطق[1].

كما أن انتشار ظاهرة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، ليجد سببه الرئيسي– من بين أسباب أخرى– في ما تشهده هذه الدولة من انهيار إقتصادي، حيث لا يتجاوز الناتج القومي الإجمالي للصومال حوالي2،5 مليار دولار، بمعدل نمو سنوي ضئيل يقدر بحوالي 2،6% بينما وصل متوسط دخل الفرد إلى حوالي 600 دولار سنويا، أي أقل من دولارين يوميا، على نحو يجعل قوة العمل الصومالية البالغ عدد أفرادها حوالي3,7 ملايين نسمة، عرضة للاستقطاب من جانب قادة القراصنة، خاصة أن متوسط دخل القراصنة يتراوح بين 10و12 دولارا يوميا للفرد الواحد[2].

ب) الأسباب السياسية: لا مراء أن ما تشهده بعض الدول الساحلية من أزمات سياسية، يمكن أن يؤدي إلى وجود صراعات مسلحة داخلية، يكون من شأنها التأثير سلبا على النظام السياسي والأمني في هذه الدول، حيث لا تكون هذه القوات المكلفة بحماية سواحل هذه الدول ومياهها الاقليمية مؤهلة بشكل كاف وفاعل، سيما إذا كانت هذه الدول تمتلك سواحل بحرية طويلة، تحتاج إلى إمكانات مادية وبشرية كبيرة لحمايتها والسيطرة عليها.

وفي مثل هذه الحالات–الصراعات المسلحة الداخلية وضعف أو انهيار النظام السياسي والأمني– تعتمد بعض الميلشيات والجماعات المسلحة المتصارعة على حصيلة أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن التي تمر بالقرب من المناطق التي يسيطرون عليها، لتمويل أنشطتهم العسكرية[3].

وما يحدث من أعمال قرصنة وسطو مسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ليس بخاف على أحد، حيث أن أحد الأسباب الرئيسية الكامنة وراء إنتشار هذه الأعمال وتفاقمها وتنامي عملياتها

---

[1]– د.محمد صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص90.

[2]– د.محمد سيف حيدر وآخرون، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن، الفصل الثالث، مركز البحوث والمعلومات، وكالة الأنباء اليمنية 2009، ص47.

[3]– د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص43.

بوتيرة متسارعة، هي الأوضاع السياسية المتدهورة وإنهيار مؤسسات الدولة وعدم وجود قوات نظامية قادرة على بسط نفوذها وفرض سيطرتها على الأراضي الصومالية، وبسط الأمن في هذه الأراضي[1].

ومن العوامل السياسية أيضا تخفيض أفراد القوات البحرية في نهاية الحرب الباردة بين كل من الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا والمملكة المتحدة، مما أضعف عمليات التصدي للقرصنة، وأدى إلى جعل هجمات القرصنة في أعالي البحار تزداد، وهذا التحفظ لم يتم فقط في منطقة جنوب شرق آسيا بل إمتد إلى معظم أنحاء العالم، والدول التي تحدث بها هجمات القرصنة لا تستطيع أن تملأ الفراغ الذي أحدثه هذا التخفيض بسبب ضعف الامكانيات المادية لتلك الدول[2].

ومن بين الأسباب كذلك انعدام التنسيق بين القوى الكبرى والقوى الإقليمية الفاعلة في هذه المنطقة كمصر والسعودية واليمن، فهذه الأخيرة ترى أن أمن البحر الأحمر وخليج عدن مسؤولية الدول المطلة عليها في حين تتحرك الدول الكبرى دون اعتبار لهذا الحق ودون التنسيق والتعاون التام مع هذه الدول، ومن هنا تأتي ضرورة التنسيق والتعاون بين الدول الإقليمية المشاطئة لهذه المناطق والدول الكبرى حتى يكون التصدي لهذه العصابات الإجرامية فعالا[3].

وبناء على ما سبق، نستطيع القول أن ما تشهده العديد من الدول من أزمات سياسية، وصراعات داخلية، وما يترتب عليها من انهيار أو ضعف في الحماية الأمنية على شواطئ هذه الدول وموانئها، يمكن أن يلعب دورا مؤثرا في تزايد أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة سواحل هذه الدول كنيجيريا ودول القرن الإفريقي ودول جنوب شرق آسيا.

هذه الدول التي قد لا يكون لديها قوات عسكرية لحماية سواحلها، أو أن هذه القوات ينقصها الكوادر المدربة، أو الامكانات اللازمة لمكافحة هذه الأنشطة غير المشروعة، ضف إلى ذلك إنهيار النظام القضائي الوطني في هذه الدول وما يترتب على ذلك من عدم قدرتها على ملاحقة القراصنة

---

[1]– د.أبو الخير أحمد عطية ، مرجع سابق، ص68.

[2]–Jayant Abhyankar, piracy, Agrowing menace , paper presented at the internationale conferance on combating piracy and armed robbery at sea Bangkok 24– 25 March 2001, organized by Okazi, institute, p4–6.

[3]– د.أبو الخير أحمد عطية، المرجع السابق، ص73.

قضائيا، أو عدم القدرة على تنفيذ ما يصدر ضدهم من أحكام جزائية، مما يجعل القراصنة يتمادون في ممارسة أعمال القرصنة والسطو ضد السفن.

ج) الأسباب التكنولوجية: من العوامل التي ساعدت على سرعة إنتشار أعمال القرصنة امتلاك القراصنة عدة سفن كبيرة تحمل على ظهرها زوارق سريعة، هذه الزوارق مزودة بمحركات تجعلها قادرة على مطاردة السفن والمناورة حولها بكفاءة عالية، وأنهم يمتلكون أسلحة متطورة جدا مثل (آربي جي) تمكنهم من إجبار السفن على الاستسلام[1].

ضف إلى ذلك إمتلاك القراصنة أجهزة إلكترونية حديثة تؤمن اتصالهم بالأقمار الصناعية، حيث بات يخشى من اتصالهم بالمنظمات الإجرامية العالمية.

فوفقا لتقرير المنظمة البحرية الدولية فإن القراصنة الصوماليين يستخدمون نظام الرصد عن بعد(AIS) المرتبط مباشرة بشبكة الربط البحري العنكبوتي (GMDSS) يمكنهم من تحديد هوية السفن ونوعيتها وبياناتها كاملة، وما إذا كانت السفينة التي سيهاجمونها ناقلة نفط عملاقة أم سفينة حاويات أم سفينة صب أم سفينة تحمل بضائع عامة، كما يعلمون سلفا اسم السفينة والعلم الذي ترفعه[2]، وهو الأمر الذي يثير شكوكا في أن هناك من يقف وراء هؤلاء، وذلك لتهديد سلامة وأمن واستقرار الملاحة البحرية.

د) العامل الجغرافي: من العوامل التي ساعدت على انتشار أعمال القرصنة البحرية وتناميها في العديد من المناطق البحرية الطبيعة الجغرافية الخاصة ببعض الممرات الملاحية الضيقة كمضيق ملقا، مضيق باب المندب، مضيق هرمز، بحر الصين[3].

---

[1]– حيث بلغ عدد السفن التي هاجمها القراصنة في الفترة من جانفي 2003حتى ديسمبر 2008 ما يقارب 1845سفينة، أُنظر شجاع الدين المهدى، أرض الصومال ونهاية المشوار الانفصالي على الموقع: http: //Somalia to day.net com news/ index.com , p 1 .

[2]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص71.

[3]– يمر في هذه الممرات البحرية ما يقرب من 50% من السفن التجارة العالمية، وما يقرب من ثلاثة أرباع النفط الياباني، وأن ما يقرب من 12مليون إلى 15مليون سفينة تجوب البحار والمحيطات في نفس اللحظة.

حيث تؤدي الطبيعة الجغرافية لمثل هذه الممرات إلى إجبار السفن على تخفيض سرعتها عند مرورها عبر هذه الممرات، مما يسهل من مهمة القراصنة في الاعتداء عليها[1]، كما في حادث السفينةPac ditan البنمية الجنسية في26 فيفري2001 عندما هاجم مجموعة من القراصنة السفينة أثناء مرورها بالممر الملاحي الموصل لبحر الصين، وبعد أن قاموا بسرقة الأموال قفزوا على قارب خاص بهم[2].

وإذا كان ضيق الممرات الملاحية يساعد على انتشار أعمال القرصنة البحرية، فإن إتساع بعض المناطق البحرية يؤدي هو كذلك إلى تنامي هذه الظاهرة، خاصة في المناطق التي يعمل فيها القراصنة والتي يستحيل معها على أي قوات دولية أن تسير فيها دوريات بحرية تعمل بفاعلية وكفاءة.

فعلى الرغم من أن دولا كثيرة أرسلت قوات تدخل سريع إلى المنطقة مثل قوات التدخل السريع التي أرسلها حلف شمال الأطلسي، وقوات الإتحاد الأوروبي، فإنه بعد اختطاف الناقلة السعودية العملاقة"سيروز ستار"من على بعد أكثر من 45 ميلا بحريا قبالة الشواطئ الكينية، باتت القوات البحرية الدولية تواجه صعوبات بالغة في تسيير دوريات في منطقة من المياه تبلغ مساحتها نحو عشرة مليون كيلومتر مربع، وهي مساحة شاسعة الإتساع تبلغ تقريبا ضعف مساحة أوروبا، مما يجعل من المستحيل أن يتمكن هذا العدد القليل من السفن الذي لا يتجاوز 30سفينة حربية، من القضاء على القرصنة في هذه المناطق من البحار[3].

هـ) الفراغ التشريعي: يمثل الفراغ التشريعي سببا من أهم أسباب القرصنة البحرية، ففي غالبية الدول وعلى الرغم من أهمية هذه الجريمة، إلا أنه لا يوجد لها تنظيم قانوني خاص، مما يجعل كثير من القراصنة يتشجعون في ارتكاب هذه الجريمة، كما تصطدم هذه الأخيرة بقاعدة المشروعية"لا جريمة، ولا عقوبة إلا بنص قانوني".

---

[1]– د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص39.

[2]– د.صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص93.

[3]– Gilles Corlobe , le probléme de la piraterie, politique et éventualité, mis à jour 16 le 25-4-2008, p2. www.corlobe.tk/ article 8587html:على الموقع

فضلا عن ذلك تعتبر الإجراءات القضائية والقانونية التي تشتمل على صلاحيات القضاء، وإجراءات المحاكمة ومسائل الإختصاص من العقبات التي تعيق عمليات مكافحة القرصنة، حيث أن النظام القضائي في كثير من الدول لا يساعد على إتمام إجراءات الملاحقة، أو المحاكمة أو تنفيذ العقوبات على القراصنة[1]، فما تشهده بعض الدول من فساد في جهازها القضائي يشجع القراصنة على الاستمرار في ممارسة أنشطتهم، مقابل ما يقدموه من رشاوي إلى موظفي الجهاز الإداري في هذه الدول.

وما ظاهرة السفينة الوهمية أو الشبح لخير دليل على ما يلعبه الفساد الإداري في زيادة أعمال القرصنة وتناميها في العديد من الدول التي تعاني من خلل في نظامها القضائي والإداري[2].

تلك هي أهم العوامل والأسباب التي نرى أن لها دور مباشر في إنتشار ظاهرة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن وتناميها بشكل جعلها تشكل تهديدا مستمرا لحرية الملاحة وحركة التجارة الدولية في العديد من الممرات البحرية الهامة.

وسنتطرق فيمايلي إلى علاقة القرصنة البحرية بالارهاب البحري.

ثانيا) علاقة جريمة القرصنة البحرية بالإرهاب البحري:

أصبحت كلمة الإرهاب التي شاع استخدامها مؤخرا تعني الكثير من الجرائم التي تقع عن طريق العنف أو التهديد به، فقد إنحسرت كلمة الإرهاب في استخدام العنف بأشكاله المختلفة بغية تحقيق أهداف معينة، وإن أوصاف الجرائم الدولية وأوصاف جريمة القرصنة البحرية تدل على أن بينهما صلة قوية أو شبها كبيرا.

فإذا كان الإرهاب البحري بوصفه صورة من صور الإرهاب في شكله العام يمكن تعريفه بأنه:« أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة، التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله

---

[1]– د.صلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص105

[2]– د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص45.

من بضائع وممتلكات، أو ضد الموانئ والأهداف البحرية، بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة أو أي جهة أخرى تحقيقا لأهداف سياسية»[1].

فالجرائم الإرهابية تتصف بجرائم العنف، إذ أن هذه الصفة هي التي تجعل هذه الطائفة من الجرائم أمرا مخيفا ومرعبا، فالعنف هو كل عمل يستخدم فيه فاعله قدرا من الشدة والقوة.

وبالتأمل في تعريف القرصنة البحرية، يظهر أنها من أعمال العنف، فهي إغارة ومغالبة، وهي استخدام للقوة وشدة البطش على نحو يخيف المجني عليهم ويرعبهم ويقهر قوتهم، فيغلبهم على أنفسهم أو أموالهم أو أعراضهم، ويكون للقهر والمغالبة في القرصنة معنى أعمق وأشد، لكونها تقع في مكان بعيد يتعذر معه على المجني عليهم أن يستغيثوا أو يستنجدوا بالغير، وهذا يعني أن عنصر العنف هو جوهر الجرائم الإرهابية، وهو كذلك في جرائم القرصنة البحرية، كما أنهما من الجرائم الدولية التي تهدد سلامة السفن وحركة الملاحة الدولية والتي يجب أن يكون هناك تعاون على المستويين الدولي والإقليمي لوضع حد لها[2].

ورغم هذا التداخل بين هاتين الظاهرتين، فإن بينهما فوارق واختلافات لا يمكن إغفالها، سواء فيما يتعلق بالغاية أو الهدف المبتغى من وراء كليهما، أو فيما يتعلق بالوسائل المستخدمة لتنفيذ كل منهما، أو الآثار المترتبة عليهما.

فإذا نظرنا إلى الغرض أو الباعث المراد تحقيقه فإن الأعمال الإرهابية البحرية تهدف إلى إلقاء الرعب بين طاقم وركاب السفينة والمجتمع البحري أو ترويعهم أو إيذائهم أو تعريض حياتهم أو أمنهم

---

[1]– وقد عرف SAMMUL P. Menfee الإرهاب البحري بأنه:

" Any illegal act directed against ships, their passengers, cargo or crew, or against sea ports with intent of directly or indirectly influencing a government or group of individuals".

أنظر في ذلك : Menfee, Sammul pyealt ; « piracy, terrorism, and the insurgent passenger a historical and legal perspective », in Ronzitti, N(ed) Maritime terrorism and international law, Maritime and Nijal off publisher1990, P192

[2]– د.علي حسن الشرفي، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة الإسلامية والإتفاقيات الدولية، بحث منشور في كتاب الإرهاب والقرصنة البحرية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض السعودية، 2006، ص27.

للخطر، أما القرصنة البحرية قد تكون أضيق في نطاقها وأخص في أهدافها[1]، فهي لا تهدف إلا إلى السلب والنهب أو القتل أو الخطف أو كل ذلك.

ويرى البعض أن عمليات القرصنة التي تقع على وسائل المواصلات ومن ضمنها وسيلة النقل البحرية، تختلف عن الأعمال الإرهابية بالبحث في الغرض من العملية الإرهابية.

كما يرى البعض أنه لا يعتبر من أعمال القرصنة ما يقع في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة استهدافا لتحقيق غاية سياسية معينة، وأيا كان وجهة النظر في الغاية المذكورة مادامت ذات طابع سياسي واضح لا يحتمل الشك[2].

هذا فيما يتعلق بالأغراض أو الأهداف، أما فيما يتعلق بالبواعث الدافعة إلى ارتكاب الجريمة فإن للإرهاب البحري أهدافا أوسع وأشمل من أهداف القرصنة البحرية، فبواعث مرتكبي جرائم الإرهاب البحري سياسية[3]، ايديولوجية أكثر منها شخصية، في حين بواعث القرصنة البحرية عادة ما تكون إقتصادية، إذ يسعى القراصنة إلى الكسب عن طريق عمليات الإغارة البحرية والسلب والنهب البحري.

أما إذا نظرنا إلى الوسائل والآليات المستخدمة في تنفيذ هاتين الجريمتين لوجدنا أن القراصنة غالبا ما يستخدموا وسائل تقليدية، وذلك على خلاف الجماعات الإرهابية، التي غالبا ما تستخدم وسائل أو آليات متطورة ومعقدة[4].

كما أن القراصنة غالبا ما يحاولون تجنب جذب إنتباه المجتمع الدولي، والعمل على تحقيق أهدافهم بأقل الخسائر الممكنة، فإن الجماعات الإرهابية تسعى من وراء أعمالها جذب إنتباه المجتمع الدولي، من خلال إحداث أكبر خسائر ممكنة من وراء عملياتها، التي عادة ما تعلن مسؤولياتها عنها.

---

[1]– نفس المرجع، ص29.

[2]– د.محمد عزت، مرجع سابق، ص83.

[3]– كما حدث في اختطاف السفينة الإيطالية Achille Lauro عام 1985 من قبل بعض المسافرين الموجودين على متنها والمنتمين إلى منظمة التحرير الفلسطينية لتفاصيل أكثر أنظر: د. عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص28

[4]– نفس المرجع، ص56.

كما يشترط في جريمة القرصنة ضرورة إنخراط سفينتين في العملية، إحداهما المعتدى عليها والأخرى سفينة القرصنة، وهذا الشرط ليس مطلوبا في حالة الإرهاب حيث تقوم هذه الجريمة في حالة وقوع أعمال العنف غير المشروع أو الاحتجاز من قبل أفراد طاقم السفينة، أو من قبل غيرهم ممن يوجدون على متنها مثل حادثة السفينة البرتغاليةSanta– Maria في عام1961[1]، وحادثة السفينة الإيطالية Achille Lauro في عام 1985.

أما فيما يتعلق بالآثار المترتبة على كل من هاتين الجريمتين، فإنه إذا كان الهدف من أعمال القرصنة يتمثل في تحقيق منافع أو فوائد مادية مؤقتة لصالح القائمين عليها، فإن الجماعات الإرهابية تسعى دائما إلى تحقيق أهداف استراتيجية مؤثرة على المستويين الإقليمي والعالمي[2].

وخلاصة القول أنه رغم التداخل والعلاقة الوثيقة بين أعمال القرصنة البحرية والإرهاب البحري، والنص على أعمال القرصنة في بعض الوثائق المعنية بمكافحة الإرهاب البحري[3]، إلا أن هناك فوارق بين كل منهما، ذلك أن مفهوم القرصنة البحرية والشروط اللازمة لقيامها– طبقا لنص المادة101 من إتفاقية 1982– يخرجها من إطار أعمال الإرهاب البحري.

---

[1]– وقعت هذه الحادثة في21 جانفي 1961 عندما قام الربان Galvao وبعض معاونيه بإختطاف سفينة الركاب البرتغالية Santa Maria وعلى متنها ما يقرب من600راكب، كان من بينهم 40 أمريكيا وقام الخاطفون–وهم = المعارضون– لنظام Salazar في البرتغال بقتل أحد أفراد طاقم السفينة، وجرح البعض الآخر، ومن جانبها اعتبرت البرتغال أن Galvao ورفاقه من القراصنة، طبقا لنص المادة15 من إتفاقية جنيف لقانون البحار ، مطالبة الو م أ وبريطانيا بمساعدتها، وفي بداية الأمر واستنادا لاعتقادها بأن الهجوم الذي تعرضت له السفينة البرتغالية وقع من قبل سفينة أخرى. أعلنت الو م أ أن هذه الجريمة تدخل في إطار جريمة القرصنة البحرية، ثم ما لبثت أن عدلت عن هذا الرأي بعد أن تأكدت من أن الخاطفين كانوا من بين المسافرين على متن السفينة.وأعلنت أنها لا ترى في هذه الحادثة عمل من أعمال القرصنة، في إطار نص المادة15 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار حيث يتعلق الأمر هنا بسفينة واحدة ولسنا بصدد سفينتين كما اشترطت المادة15من إتفاقية جنيف لقيام جريمة القرصنة، أنظر: , Constantinople George R « Towards anew definition of piracy, the Achille Lauro », virg J L I , vol 26 , N3 , 1986 , p741, 742.

[2]– د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص57.

[3]– مثال ذلك: إتفاقية مناهضة الأفعال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام1988، وإتفاقية مناهضة إختطاف الرهائن لعام1979، حيث أن هاتين الاتفاقيتين وإن كان يمكن الاستفادة منهما في مكافحة أعمال القرصنة في بعض الحالات إلا أنهما لم يدخلا أعمال القرصنة ضمن الأعمال الإرهابية، أنظر في ذلك: د.محمد عزت، مرجع سابق، ص73.

2.1.3.2.أركان جريمة القرصنة البحرية وعقوبتها

تواتر واستقر العرف الدولي الخاص بتجريم القرصنة البحرية والمعاقبة عليها منذ القرن السادس عشر الميلادي، ورسخت قاعدة عرفية دولية في مجال مكافحتها تسمح للدول التي تعتقل سفن القرصنة بمحاكمتهم ومعاقبتهم بموجب قوانينها الوطنية.

لذا سنحاول في هذا المطلب التطرق للأركان التي تقوم عليها جريمة القرصنة البحرية (الفرع الأول) ثم العقوبة المقررة لها(الفرع الثاني)

1.2.1.3.2.أركان جريمة القرصنة البحرية

جريمة القرصنة البحرية شأنها شأن أي جريمة تقوم على أركان قانونية ركن شرعي، ركن مادي، ركن معنوي، ويضيف بعض فقهاء القانون الدولي إلى هذه الأركان الركن الدولي، وسوف نتناول هذه الأركان على النحو الآتي.

أولا) الركن الشرعي:

يقصد به وجود النص المُجرِّم للفعل والمعاقب عليه، وجريمة القرصنة البحرية مجرمة ومعاقب عليها منذ القرن السادس عشر الميلادي، ورسخت قاعدة عرفية دولية في مجال مكافحتها تسمح للدول التي تعتقل سفن القرصنة بمحاكمتهم بموجب قوانينها الوطنية.

ويعد القانون الانجليزي الذي أصدره الملك هنري الثامن في عام1516 من أوائل القوانين الوطنية المعنية بمكافحة ومقاضاة القراصنة[1]، ثم جرمت في بعض الأنظمة الداخلية لبعض الدول كإيطاليا، وبعد ذلك جُرّمت في إطار تجريم النهب والسلب في إتفاقيات لاهاي عام1899 في المادة47 وإتفاقية لاهاي الرابعة عام1907، إلا أن ذلك لا يعد تجريما دوليا لها، لأن هاتين الإتفاقيتين تم توقيعهما في نطاق ضيق، ولم تكن في إطار منظمة دولية[2].

---

[1]– د.عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص29.

[2]– د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص46.

وقد جرّمت لأول مرة على أساس دولي بموجب إتفاقية جنيف لأعالي البحار في 29أفريل 1958 حيث نصت المادة 14:« على كل دولة واجب التعاون مع غيرها بإنفاذ التدابير اللازمة للعقاب على القرصنة في البحر العالي وفي كل مكان لا يخضع لقضاء أي دولة»[1].

وحددت الإتفاقية شروط جريمة القرصنة البحرية وضوابطها في القانون الدولي، فقد نصت المادة 15منهاعلى أن الأفعال التالية تعتبر قرصنة:

أ-كل عمل من أعمال العنف غير القانونية، والحبس أو الاعتقال، وكل نهب يرتكب لأغراض خاصة بمعرفة أفراد الطاقم أو المسافرين بالسفينة الخاصة أو الطائرة المائية الخاصة، إذا كانت هذه الأفعال موجهة: في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة مائية أخرى، أو ضد أشخاص أو أموال على ظهرها، أو ضد سفينة أو طائرة مائية أو أشخاص أو أموال في مكان لا يخضع لقانون أية دولة.

ب-أفعال الاشتراك الإرادية في استخدام سفينة أو طائرة مائية، حينما يكون القائم بذلك على بينة من الوقائع التي تضفي على السفينة أو الطائرة المائية صفة كونها سفينة قرصنة أو طائرة مائية للقرصنة.

ج-كل فعل يستهدف التحريض على ارتكاب الأفعال المبينة في الفقرتين1، 2من هذه المادة، وكذلك المساعدة على ارتكاب تلك الأفعال.

وبعد ذلك جاء تجريم القرصنة البحرية بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في المواد من 100 إلى 107والمادة110[2]، وأجازت المادة 105 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.

---

[1]- د. علام عبد الرحمن حسن، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، الجريمة الدولية وتطبيقاتها، الجزء الأول، دار نهضة الشرق، القاهرة، 1988، ص260

[2]- راجع المواد 100إلى 107 والمادة110 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982

كما أعطت الحق في الاختصاص القضائي لمحاكمة هؤلاء الأشخاص لدى محاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط وأن تقرر ما يفرض من عقوبات، وأن تتخذ الإجراءات الواجب اتخاذها بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية.

بينما جرّمت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المبرمة في مارس1988القرصنة البحرية باعتبارها كأحد الصور للأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الملاحة أو الأرواح في البحار ودعت الدول للتعاون فيما بينها للقضاء على هذا العمل، كما وضعت أسس الاختصاص القضائي[1]، ثم عُدّلت الإتفاقية في عام 2005 التي تناولت من خلال المواد 3،3 مكرر3 تحديد الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة، التي تعد القرصنة جزء منها.

ونجد كذلك الركن الشرعي لهذه الجريمة في النصوص التي تضمنتها المعاهدات الدولية المتعلقة بسلامة النقل البحري للركاب والبضائع، وفي قواعد القانون الدولي العام التي تضمنتها المعاهدات الدولية والثنائية المبرمة بين الدول بشأن تجريم أعمال الإرهاب الدولية ومحاكمة مرتكبيها ومعاقبتهم، والتي تعتبر القرصنة البحرية صورة من صور الإرهاب، وهو ما ذهبت إليه كل من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب المعتمدة من مجلسي الداخلية والعدل العربيين في ماي 1998، والتي دخلت حيز التنفيذ في 7 ماي1999، حيث أدخلت أعمال العنف التي تتعرض لها وسائل النقل ضمن الجرائم الإرهابية، وهذا وفقا لنص لنص المادة 1 الفقرة 3(و) من الإتفاقية[2].

كما جرّمت القرصنة البحرية كذلك في التشريعات الداخلية للدول كالتشريع الألماني الذي جرّم في قانون العقوبات لعام 1976 اختطاف وسائل النقل تحت اسم الهجوم على وسائل النقل الجوي والبحري، بالمادة 316/ج منه التي تنص على تعريف الاستيلاء على الطائرة بقولها: « يعاقب بسلب الحرية لمدة لا تقل عن خمس سنوات، وفي الحالات الأقل خطورة بسلب الحرية لمدة لا تقل عن سنة كل من: استخدم القوة، أو قام بتقييد حرية فرد أو أي وسيلة أخرى، حتى يتمكن من التوصل إلى فرض

---

[1]– د. أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989، ص406، 407.

[2]– د. محمد الحسيني مصيلحي، الإرهاب مظاهره وأشكاله وفقا للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، جامعة الإمام محمد بن سعود الاسلامية، المملكة العربية السعودية، المؤتمر العالمي عن موقف الاسلام من الارهاب، 2004، ص52.

سيطرته على إحدى وسائل النقل الجوي المدني، حال وجودها في حالة طيران، سفينة مدنية أو التحكم فيها، إذا استهدف التوصل إلى تدمير أو تخريب وسيلة النقل الجوي أو البحري أو ما عليها من حمولة»[1].

كما جرّم المشرع الجزائري أعمال القرصنة بموجب المادة 519 من القانون البحري التي تنص على أنه:« يعاقب بالسجن من 10سنوات إلى 20سنة مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها»[2].

ثانيا) الركن المادي:

يقصد به الأفعال المادية المؤدية إلى النتيجة المقصودة، وباستقراء المادتين101 و102 من إتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار لعام 1982 يمكن استخلاص عناصر الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية والتي تتمثل في مايلي:

أ- إرتكاب أعمال غير مشروعة كالعنف ضد الأشخاص أو الأموال: لقد فسرت النصوص المقصود بالأعمال غير المشروعة فقالت أنها:« أعمال عنف أو إحتجاز أو سلب التي تمارس ضد السفينة المعتدى عليها»[3].

فبالنسبة لأعمال العنف يجب أن تكون غير مشروعة، بمعنى أن أعمال العنف أو الإكراه التي تتم طبقا لقواعد القانون ضد إحدى السفن في أعالي البحار، كما لو كانت في إطار التدابير الخاصة بمكافحة الإتجار غير المشروع في المواد المخدرة أو الإتجار بالرقيق، أو في إطار أعمال الدفاع الشرعي، أو غيرها من الأعمال التي تقرها قواعد القانون الدولي، فإنها لا تدخل في إطار الأعمال المكونة لجريمة القرصنة البحرية[4].

---

[1]- د.صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص148.

[2]- راجع المادة 519 من القانون البحري الجزائري 98-05

[3]- د.طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، مرجع سابق، ص835.

[4]- د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص18.

أما بالنسبة لأعمال الاحتجاز، فيعنى بها تلك التي تهدف إلى احتجاز السفينة ومن عليها بالإكراه، وإجبارها على السير في وجهة معينة، أو إحتجازها إلى حين قيام المسؤولين عنها بدفع فدية معينة أو تنفيذ مطالب خاطفيها. أما أعمال السلب فهي التي تكون ضد ما تحمله السفينة من بضائع وأموال[1].

ومجرد إتيان فعل من أفعال الإكراه لا يكفي وحده ليكون ركنا من أركان جريمة القرصنة البحرية، بل يجب أن ترتكب ضد سفينة أو طائرة، و أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداة ارتكابها، أي أن السفينة أو الطائرة كعنصر سلبي أو إيجابي في الأفعال هي التي تجعل من هذه الأفعال ركنا في الجريمة، ولا يهم بعد ذلك أن تكون هذه الأفعال موجهة ضد علم بعينه أو أن تكون موجهة ضد كافة الأعلام دون تمييز لأن القصد من محاربة القرصنة هو القضاء على كل ما من شأنه أن يهدد الأمن في البحر وسلامة المرور فيه[2].

ب- صدور الأعمال غير **المشروعة من قبل ركاب أو سفينة خاصة ضد سفينة أخرى:**

إضافة إلى ما سبق يشترط لقيام جريمة القرصنة البحرية في إطار المادة 101 من إتفاقية الأمم المتحدة 1982 أن تتم أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب، من قبل الركاب أو طاقم السفينة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ما عليها من أشخاص أو ممتلكات[3].

---

[1]- نفس المرجع، ص19.

[2]- د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، مرجع سابق، ص183.

[3]-لقد كان شرط السفينتين موجودا في نص المادة 3من مشروع هارفارد، حيث اشترطت الفقرة الاولى من هذه المادة ضرورة توافر سفينتين إحداهما السفينة موضوع الهجوم والأخرى سفينة قرصنة أو بدون جنسية، ثم جاءت لجنة القانون الدولي لتعيد النص على هذا الشرط مرة أخرى عند صياغتها لنص المادة 39 من مشروع إتفاقية أعالي البحار لعام 1958، حيث ابقت على شرط السفينتين لقيام جريمة القرصنة، وهذا ما أكد عليه صراحة تعليق اللجنة على هذا المشروع حيث اعتبر أن أفعال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي تتم على ظهر إحدى السفن، من قبل أفراد طاقمها، أو من قبل غيرهم من الأشخاص المتواجدين على متنها ضد السفينة ذاتها أو ضد ما عليها من أشخاص أو ممتلكات لا تدخل في إطار جريمة القرصنة، وبعد ذلك جاءت المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار متضمنة نفس الشرط الذي تضمنته المادة39 من المشروع الذي اقترحته لجنة القانون الدولي، وتضمنته بعد ذلك المادة 101من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، انظر في ذلك: د. عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص26.

وقد عرفت المادة103من نفس الإتفاقية سفينة أو طائرة القرصنة، فنصت على أن « السفينة أو الطائرة تعتبر كذلك، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية أي دون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة(101)، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل».

وبناء عليه فإن أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب، أو غيرها من الأعمال غير المشروعة يجب أن تتم من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة، وتكون موجهة ضد سفينة أخرى أو ما عليها من أشخاص أو ممتلكات، ومن ثم فإن هذه الأفعال لا تدخل في أطار القرصنة البحرية، إذا تمت من قبل أفراد طاقم إحدى السفن، أو من قبل من هم على متنها، ضد السفينة ذاتها أو ضد ما على متنها من أشخاص أو ممتلكات[1].

وإذا كانت المادة101من إتفاقية 1982 قد أوردت أعمال القرصنة التي تقع من سفينة أو طائرة خاصة فإن المادة 102 من نفس الإتفاقية قد وضعت حكما للقرصنة التي ترتكبها سفينة حربية أو سفينة أو طائرة حكومية فنصت:« إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في المادة101 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 خاصة»[2].

مفاد ذلك أن السفن الحربية أو الحكومية لا تنسب إليها صفة القرصنة إلا في حالة ما إذا استولى طاقم هذه السفن عليها وخروجها بالتالي من سيطرة الدولة التي تحمل علمها، حيث يعتبر ما تقوم به هذه السفن من أعمال في حكم ما تقوم به السفن الخاصة.

وهذا ما ينطبق أيضا في حالة إختطاف أي من هذه السفن وقيام خاطفيها باستخدامها في أعمال عنف أو إحتجاز أو سلب ضد السفن الأخرى في أعالي البحار.

---

[1]– د. عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص28.

[2]– د.طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام، مرجع سابق، ص835.

ج- إرتكاب العمل غير المشروع في أعالي البحار أو في أي مكان يقع خارج ولاية أية دولة: وهذا أمر طبيعي، لأن القرصنة جريمة بحرية، لذا فإن أعمال الإكراه التي ترتكب في البر أو في نهر داخلي لا تعتبر قرصنة بحرية[1].

والحكمة من تطلب هذا الشرط ترجع إلى عدم إمكانية إخضاع أعمال القرصنة، التي تتم في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية، أو غيرها من المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية، لمبدأ الإختصاص القضائي العالمي، وإنما خضوعها لولاية الدولة الساحلية التي وقعت في إطار ولايتها الإقليمية.

ويثير هذا الشرط بعض المشكلات القانونية والعملية، لعل من أهمها أن معظم أفعال القرصنة التي تحدث في الوقت الحالي تتم في المياه الإقليمية أو المياه الأرخبيلية للدول الساحلية، ومن ثم فإن هذه الأفعال لا تدخل في إطار أعمال القرصنة في ظل قواعد القانون الدولي الحالية، يضاف إلى ذلك أنه قد لا يكون لدى الدول الساحلية تشريعات وطنية تجرم مثل هذه الأفعال، وبالتالي لا تتم مساءلة القائمين على هذه الأفعال لعدم دخولهم في عداد القرصنة[2].

ونرى أن هناك مشكلة أخرى تثور بخصوص تحديد ماهية أعالي البحار في إطار إتفاقية قانون البحار لعام1958، وما إذا كان يدخل في نطاقها المنطقة الإقتصادية الخالصة فيما يتعلق بأعمال القرصنة أم لا.

حيث أنه إذا كانت المادة 58 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958عرفت أعالي البحار بأنها:«كل أجزاء البحار غير الداخلة في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدول الساحلية»، فإن المادة 86 من إتفاقية 1982 أشارت إلى أن الأحكام العامة المتعلقة بأعالي البحار تنطبق على جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الإقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أي إنتقاص للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الإقتصادية الخالصة وفقا للمادة58.

---

[1]- وهذا ما حكمت به محكمة استئناف لندن في27جانفي1909أنظر: د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص184.

[2]- د.عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص31.

وفي ضوء ما سبق، نستطيع القول أنه إذا كانت المادة 86 قد أخرجت المنطقة الاقتصادية الخالصة من إطار الأحكام العامة المتعلقة بأعالي البحار، فإن الفقرة الثانية من المادة 58 تكون قد أدخلت هذه المنطقة في إطار أعالي البحار فيما يتعلق بجريمة القرصنة.

بناء عليه تكون أعمال العنف أو الاحتجاز أو السطو التي تتم ضد السفن في المنطقة الإقتصادية الخالصة، داخلة في عداد أعمال القرصنة كما عرفتها المادة101 من إتفاقية 1982.

أما صور الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية فهي: الشروع في جريمة القرصنة البحرية: يثور التساؤل عما إذا كان الشروع كصورة من صور الركن المادي متصورا في جريمة القرصنة البحرية؟ إن الشروع في إقتراف جريمة القرصنة البحرية يعد جريمة كما لو ارتكبت كاملة ويعاقب عليه، فلا يشترط أن يأتي القرصان عملا من أعمال الإكراه فعلا بل يكفي أن يكون قد خرج إلى البحر العام بقصد ارتكاب تلك الأفعال[1].

الإعتياد على ارتكاب جريمة القرصنة البحرية: يثور التساؤل كذلك عما إذا كانت جريمة القرصنة من جرائم العادة أم لا تعد كذلك؟ هذه الجريمة ليست من جرائم العادة، ولذلك فإن إتيان أي فعل تتوافر به الجريمة دون حاجة إلى تكرار الأفعال أو الإعتياد عليها.

جريمة القرصنة البحرية جريمة مستمرة: بمعنى أن السفينة التي أبحرت بغرض ارتكاب الجرائم في البحر تعتبر سفينة قرصنة في كل لحظة من لحظات رحلتها[2].

ثالثا) الركن المعنوي:

وهو القصد الجنائي لارتكاب الفعل الذي يعد جريمة، ويعني ذلك وجوب توفر القصد الجنائي لدى فاعلها، بمعنى إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لها مع تمثل نتائج أفعاله من قبل وفضلا عن توفر هذا القصد الخاص المتمثل في نية الكسب.

---

[1]– د.محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية في القانون الدولي العام–جريمة القرصنة البحرية نموذجا– العدد الثاني لعام2009، السنة 39، مجلة الحق، إتحاد المحامين العرب، ص36.

[2]– د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص183.

ونية الكسب الخاص تعني انتهاز الفرصة أو الشروع في الإعتداء وهي تعد أحد العناصر الأساسية للتمييز بين القرصنة البحرية العالمية والأعمال السياسية أو التي ذات هدف سياسي بحت[1].

وقد كان شرط توفر القصد الجنائي الخاص في جريمة القرصنة البحرية مثار جدل لدى الفقه، فذهب بعض الفقه من بينهم الدكتور محمد طلعت الغنيمي إلى القول بالاكتفاء بالقصد العام في جريمة القرصنة، ولا معنى لأن نشترط بجانب ذلك نية خاصة أو قصدا جنائيا خاصا، وهو أن يكون الباعث على ذلك هو تحقيق الصالح الخاص لمن يأتي هذه الأفعال، لأن الأخذ بهذه النية الخاصة يترتب عليه إعفاء بعض الحالات من العقاب رغم خطورتها على حرية الملاحة في البحار، الأمر الذي ينتهي إلى نتيجة غير مقبولة وهي إعفاء حالات قرصنة من أن تعامل بهذه الصفة تحت شعار أن الباعث عليها سياسي[2].

ويرى جانب آخر من الفقه ومن بينهم الدكتور حامد سلطان أن الفعل لا يكون قرصنة إلا إذا كان الدافع لارتكابه تحقيق مصلحة شخصية بقصد تحقيق الكسب والنفع الخاص، ولذا يشترط هذا الرأي الفقهي في تعريفه للقرصنة أن تكون بنية السلب والنهب.

ولكن هذا العنصر والذي كان يدخل في التعريف القديم للقرصنة لم يعد متطلبا في تحديد القرصنة بمفهومها الحديث، فمن المقبول اليوم أن تكون أعمال القرصنة نابعة عن شعور الكراهية والحقد والانتقام وليس فقط مجرد الكسب[3].

وقد استلزمت إتفاقية جنيف1958 وكذا إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 أن يهدف العمل إلى تحقيق أغراض خاصة، والمقصود بالغرض الخاص، هو كل عمل يهدف لتحقيق مكاسب شخصية لا أغراض عامة كاستيلاء ملاحي السفينة على قيادة سفينة أخرى بغية تحقيق منافع شخصية ودون أي أهداف سياسية أو تكليف من الدولة التي ينتمون إليها[4]، ولم يشترط النص وجود دوافع الربح

---

[1]– عبد الله ملحم، مرجع سابق، ص66.

[2]– د.بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص24.

[3]– د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص187،186.

[4]– د.بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص25.

وإنما اكتفى بعبارة "الأغراض الخاصة" ليشمل بذلك جميع الأعمال التي يكون الدافع لها الربح المادي والكراهية أو الأخذ بالثأر أو الانتقام[1].

وقد عبرت عن ذلك لجنة القانون الدولي في تعليقهاعلى مسودة قانون البحر العالي عام1956 حول الدوافع في جريمة القرصنة إذ تنص على:« إن النية في السرقة غير مشترطة إذ أن أعمال القرصنة قد ترتكب بدافع الشعور بالكراهية والانتقام وليس فقط بدافع الرغبة في تحقيق مكاسب معينة»[2].

وبناء على ما سبق فإننا نرى كما ذهب إليه غالبية الفقه الدولي، أنه يكفي لقيام جريمة القرصنة البحرية القصد الجنائي العام، المتمثل في ارتكاب أعمال القرصنة مع العلم بخطورتها على أمن وسلامة الملاحة والأرواح والأموال في البحار وإرادة تحقيق هذه الأفعال، وأنه لا معنى لاشتراط قصد خاص، لأن ذلك من شأنه إعفاء بعض الحالات من العقاب رغم خطورتها على حرية الملاحة في البحار، لكون الباعث عليها سياسيا أو ضرب المصالح الإقتصادية لدولة أخرى[3].

رابعا) الركن الدولي:

مما هو متعارف عليه أن الجريمة تعد دولية متى توفر الركن الدولي، وجريمة القرصنة البحرية تتطلب تمييزها كأي جريمة دولية بإضافة الركن الدولي، هذا الأخير الذي اختلفت آراء الفقه الدولي بشأن تحديد ماهيته.

وأمام قصور مختلف الإتجاهات الفقهية في تقديم معيار دقيق، ذهب بعض الفقه إلى الأخذ بمعيار يتسم بالمرونة التي يتميز بها القانون الدولي ألا وهو معيار المصلحة الدولية وذلك للتفرقة بين الجريمة الدولية والجريمة الوطنية، فهو معيار مرن ومن شأنه تحقيق أمن واستقرار وصالح المجتمع الدولي[4].

---

[1]– نفس المرجع.، ص33.

[2]– د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص21.

[3]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سلبق، ص36.

[4]– د.محمد عبد المنعم عبد الغني، مرجع سابق،ص13.

فالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية التي يسبغها عليها القانون الدولي الجنائي، تتمثل في الحفاظ على الركائز الأساسية لكيان المجتمع الدولي أو بالدعائم المعززة لهذه الركيزة، وفي جريمة القرصنة البحرية فإن أعمال العنف التي يرتكبها القراصنة تعد سلوكا غير مشروع ومن شأنه المساس بالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية ألا وهي أمن وسلامة الملاحة البحرية في عرض البحار أو في أي مكان لا يخضع لولاية دولة ما.

فأي مساس بحق المجتمع الدولي في الحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية في أعالي البحار أو أي مكان لا يخضع لولاية دولة ما من شأنه أن يضفي على السلوك غير المشروع وصف الجريمة الدولية.

فالمصلحة محل الحماية الجنائية الدولية وهي سلامة وأمن الملاحة البحرية تمس كيان المجتمع الدولي في مجموعة أو الغالبية العظمى من أشخاصه ومن ثم تكون مصلحة دولية عامة جديرة بأن يضفي عليها القانون الدولي الجنائي حمايته[1].

2.2.1.3.2.عقوبة جريمة القرصنة البحرية

تختلف العقوبة المقررة للقرصنة البحرية وتتفاوت تبعا لتباين القوانين والأنظمة المطبقة من دولة إلى أخرى، فنجدها تصل عادة في كثير من الدول إلى الإعدام أو السجن المؤبد، وبعض الدول تعطي لمن قبض على القرصان نسبة مئوية من قيمة البضاعة التي ترد شريطة أن يطلبها صاحب الحق فيها خلال فترة معينة[2]، وكانت هذه النسبة هي الثمن طبقا للقانون البريطاني الصادر عام 1850، ثم أصبحت النصف وهي تعادل السدس في الولايات المتحدة الأمريكية[3].

---

[1]– د.محمد عبد المنعم عبد الغني، مرجع سابق،ص15

[2]– تطرق المشرع الجزائري للمكافأة التي يستحقها القائم بإنقاذ السفينة في القسم الثالث الفقرة الأولى إلى الفقرة الثالثة من المواد 332إلى 357، أنظر في ذلك: نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر 2008، ص88.

[3]– د.محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، مرجع سابق، ص191.

وفيمايلي سنورد بعض النماذج لقوانين العقوبات الوطنية التي تطبق على القراصنة بداية في القوانين الوضعية بدء من الاتفاقيات ثم التشريعات الأجنبية والعربية، ثم ننتقل للعقوبة المقررة للقرصنة البحرية في الشريعة الإسلامية، كل على حدى فيمايلي.

أولا) عقوبة القرصنة البحرية في القوانين الوضعية:

أناطت قواعد القانون الدولي بالمحاكم الوطنية الداخلية في الدول مهمة النظر وتوقيع العقاب في قضايا القرصنة البحرية وذلك طبقا للقوانين الجنائية في هذه الدول، وبموجب أنظمة القضاء وإجراءاته المعمول بها في الدول التي قامت بعملية ضبط القراصنة، أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القراصنة إذا كان قد تم تسليم القراصنة إليها[1].

وتنص المادة(105) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982على أنه: « لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية»[2].

كما تنص المادة 05 من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005على أن« تجعل كل دولة طرف في الإتفاقية الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد(3، 3مكرر، 3مكرر2 و3مكرر3) خاضعة للمعاقبة بعقوبات مناسبة تأخذ في الإعتبار الطابع الخطير لتلك الأفعال الجرمية»[3].

ومن هنا يتضح لنا أن القرصنة البحرية لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية على الرغم من أنها جريمة دولية، لأنها ليست من بين الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة، وإنما تخضع لاختصاص المحاكم الوطنية في الدول التي قامت بعملية ضبط القراصنة، وبالتالي سوف تختلف عقوبة جريمة القرصنة البحرية من دولة إلى دولة أخرى، نظرا لاختلاف القوانين والأنظمة في كل دولة.

---

[1]– د.عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص114.

[2]– راجع المادة 105 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[3]– راجع المادة 5 من إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

ففي التشريع الجنائي الأسترالي عاقب قانون جرائم السفن والمنصات الثابتة رقم 163 لعام 1992 وتعديلاته المؤرخة في 28 ماي 2001 المتعلق بأحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية في الجزء الثالث المواد المتعلقة بالإتفاقية القسم الأول بعنوان"الجرائم المتعلقة بالسفن".

فجريمة الاستيلاء على السفينة يعاقب صاحبها بالسجن مدى الحياة[1]، وجريمة ممارسة أعمال العنف على متن السفينة ضد فرد آخر يعاقب صاحبها بالسجن لمدة خمسة عشر عاما[2]، وكل من يقوم بتدمير أو إصابة السفينة بالضرر يعاقب بالسجن مدى الحياة[3]، وكل من وضع أجهزة مدمرة على متن السفينة يعاقب بالسجن لمدة خمسة عشر عاما[4]، وكل من أعطى معلومات خاطئة وكاذبة مما يعرض السفينة للخطر يعاقب بالسجن لمدة خمسة عشر عاما[5]، وكل من تسبب في موت أي شخص آخر يعاقب بالسجن مدى الحياة[6]، ويعاقب كل من قام بالتهديد بتعريض السفينة للخطر بالسجن لمدة عامين[7].

وفي المكسيك ينص قانون العقوبات الفيدرالي على أن الاستيلاء على أو تحويل مسار سفينة ما بواسطة العنف أو التهديد أو الاحتيال عقوبته من ثلاثة إلى عشرين سنة فضلا عن توقيع غرامة على مرتكبي الجريمة[8].

أما التشريع الجنائي الأمريكي فقد جرم العنف ضد الملاحة البحرية في ظل إتفاقية روما 1988والبروتوكول المكمل لها، حيث نصت المادة 01 فقرة 1 على أنه: « إذا قام أي شخص بصورة غير مشروعة وعن عمد:

---

[1]– راجع المادة 08 من قانون جرائم السفن والمنصات الثابتة رقم 173 لعام 1992.

[2]– راجع المادة 09 من نفس القانون

[3]– راجع المادة 10 من نفس القانون.

[4]– راجع المادة 11 من نفس القانون

[5]– راجع المادة 13 من نفس القانون

[6]– راجع المادة 14 من نفس القانون.

[7]–راجع المادة 17 من نفس القانون

[8]–National Laws and regulations on the prevention and suppression of international terrorism, U N, New York 2005, Part 2 (M.Z) p20.

أ) يستولي أو يمارس السيطرة على السفينة بالقوة أو التهديد باستخدامها أو أي شكل آخر من أشكال الترهيب.

ب) بفعل من أفعال العنف ضد شخص على متن السفينة إذا كان ذلك الفعل من المحتمل أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة

ج) تدمير السفينة أو التسبب في أضرار لها أو لحمولة البضائع التي من المحتمل أن تعرض الملاحة الآمنة لذلك السفينة للخطر

د) وضع على متن سفينة بأي وسيلة جهازا أو مادة من المحتمل أن تدمر تلك السفينة أو تسبب أضرار بالغة لها أو لشحنتها التي تعرض للخطر أو يحتمل أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة

هـ) أو يدمر أو يضر بشدة الملاحة البحرية أو المرافق الملاحية إذا كان هذا العمل من المحتمل أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة

و) يوصل معلومات مع العلم بأنها معلومات كاذبة، مما يشكل تهديدا لسلامة الملاحة الآمنة

ز) يجرح أو يقتل أي شخص على متن السفينة أو الشروع في ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرتين(أ) (و) أو(ج)، أو أن يتآمر لارتكاب أي عمل محظور بموجب الفقرتين من (أ) إلى(و).

ويعاقب مرتكب الجريمة بدفع غرامة مالية وبالسجن لمدة لا تتجاوز عشرين عاما أو هاتين العقوبتين، وإذا ترتب على هذه الأفعال وفاة أي شخص نتيجة السلوك الإجرامي المحظور يعاقب بالإعدام أو بالسجن لمدة سنة أو مدى الحياة.

وإذا قام أي شخص بأي عمل محظور بموجب المادة(أ) (ب) و(ج) و(هـ) أو التهديد بتعريض سلامة الملاحة الآمنة للسفينة للخطر يعاقب بدفع غرامة مالية بموجب هذه المادة أو بالسجن الذي لا يتجاوز خمس سنوات أو هاتين العقوبتين»[1].

---

[1]–American Law N° 2280 concerning violence against the maritime navigation, 2004
مشار إليه في كتاب د. محمد عبد الله عزت، ص278،279.

وفي فرنسا يجرم قانون العقوبات كل من شرع أو قام بالسيطرة باستخدام العنف أو التهديد بالعنف ضد طائرة أو سفينة، أو أي وسيلة مواصلات أخرى وذلك في المادة 224 فقرة 6 من قانون العقوبات الجديد، والتي تعاقب بالحبس مدة عشرين عاما كل من قام بالأعمال السابق ذكرها، كما تعاقب المادة 224 فقرة 1/6 من نفس القانون بالحبس مدة 30 سنة إذا تم ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في المادة 224 فقرة 6 بواسطة مجموعة منظمة[1].

وتشدد العقوبة إذا اقترن الفعل بتعذيب أو استعمال قسوة، أو نتج عنها موت شخص أو أكثر بموجب المادة 224 فقرة 7، ويدخل في نص هذه المادة القرصنة على وسائل النقل البحري من سفن وزوارق وغيره.

وفي جيبوتي ينص القانون البحري الصادر في 18جانفي 1982على أنه:« يلاحق ويحاكم باعتباره من القراصنة:

---

[1] – Article 224/6 (cod .pén15/11/2014) : « Le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place, ainsi que d'une plate–forme fixe située sur le plateau continental, est puni de vingt ans de réclusion criminelle.
Les deux premiers alinéas de l'article 132–23 relatif à la période de sûreté sont applicables à cette infraction »
– Article 224–6–1 « Lorsque l'infraction prévue à l'article 224–6 est commise en bande organisée, la peine est portée à trente ans de réclusion criminelle. Les deux premiers alinéas de l'article 132–23 sont applicables à cette infraction ».

1- كل من يكون من طاقم سفينة تحمل علم جيبوتي يرتكب أفعال عنف ضد سفينة جيبوتية أو ضد سفن أجنبية تابعة لسلطة ليست في حالة حرب مع جيبوتي أو ضد أطقم أو حمولة هذه السفن.

2- كل شخص يكون فوق ظهر سفينة أجنبية يرتكب أيا من الأفعال السابق ذكرها ضد سفن جيبوتية أو طواقمها أو حمولاتها

3- كل شخص يكون ضمن طاقم سفينة أجنبية يحاول الاستيلاء على تلك السفينة عن طريق الغش أو العنف الموجه ضد قائد السفينة".

وينص قانون العقوبات الجيبوتي في مادته385على:« يعاقب بالأشغال الشاقة لمدة عشرين عاما الاستيلاء أو السيطرة عن طريق العنف أو التهديد بالعنف على طائرة أو سفينة أو أي وسيلة نقل أخرى يوجد على ظهرها أشخاص».

وتنص المادة 386على أن تكون العقوبة عن الجريمة المذكورة في المادة 385 الأشعال الشاقة المؤبدة إذا صاحبها التعذيب أو أعمال بربرية أو ترتب على ذلك وفاة شخص أو أكثر.

وتنص المادة387 كل من يدلي بمعلومات غير صحيحة يترتب عليها الإضرار بأمن طائرة أو سفينة يعاقب بالسجن لمدة خمس سنوات ومليونان من الفرنكات غرامة[1].

أما المشرع الجزائري فقد جرم أعمال القرصنة بموجب المادة 519 من القانون البحري التي تنص على أنه:« يعاقب بالسجن من 10سنوات إلى 20سنة مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها»[2].

وفي جمهورية مصر العربية تنص المادة 167 من قانون العقوبات على أنه:«كل من عرض للخطر عمدا سلامة وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة أو بالسجن»، ثم أضافت المادة 168 أنه: «إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة

---

[1]-د. أحمد أبو الوفاء محمد محسن، القرصنة البحرية والقانون الدولي أركانا وأحكاما، الحلقة العلمية خلال الفترة 2011/12/21 الخرطوم ، ص16.

[2]- راجع المادة 519من القانون رقم 98-05 مرجع سابق.

جروح من المنصوص عليها في المادة 240 أو 241 تكون العقوبة بالأشغال الشاقة المؤقتة، وإذا نشأ عنه موت شخص فيعاقب مرتكبه بالإعدام أو بالأشغال الشاقة المؤبدة»[1].

وينص القانون الجزائي الكويتي رقم 16 لعام 1960 في المادة 252 منه على أن: « من هاجم في عرض البحر سفينة بقصد الاستيلاء عليها أو على البضائع التي تحملها أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر من الأشخاص الذين يستغلونها، يعاقب بالحبس المؤبد، ويجوز أن تضاف إليه غرامة لا تجاوز خمسة عشر ألف دينار، وإذا ترتب على مهاجمة السفينة وفاة شخص أو أكثر ممن تقلهم كانت العقوبة الإعدام، ويحكم بالعقوبات المذكورة في الفقرتين السابقتين إذا صدر الفعل في عرض البحر من شخص من ركاب السفينة نفسها»[2].ونلاحظ على هذا النص ثلاثة أمور:

أولا- أنه قابل للتطبيق على القرصنة التي تتم في أعالي البحار أو في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية، بينما تقصر إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 القرصنة فقط على تلك التي تقع في البحر العالي أو في منطقة غير خاضعة لولاية أية دولة.

ثانيا- أنه من حيث نطاق تطبيقه يقتصر على حالتين:

أ- ارتكاب القرصنة بقصد الاستيلاء على السفينة أو البضائع التي تحملها.

ب- ارتكاب القرصنة بقصد إيذاء واحد أو أكثر من الأشخاص الذين يستقلون السفينة.

ثالثا- أنه يطبق على القرصنة التي تقع ضد سفينة أو داخل ذات السفينة، وهو بذلك يختلف أيضا عن إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي تقصر القرصنة على حالة ارتكابها من سفينة ضد سفينة أخرى[3].

ويلاحظ أنه إذا استولى القراصنة على السفينة ثم أغرقوها، تطبق عليهم المادة 251 من ذات القانون والتي تنص على أن «كل من أغرق عمدا سفينة أو أية وسيلة من وسائل النقل البحري أو أتلفها على أي نحو كان، يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز سبع سنوات، ويجوز أن تضاف إليها غرامة لا تجاوز

---

[1]- قانون العقوبات المصري رقم 95 لعام 2003 الملغي للقانون رقم 58 لعام 1937.

[2]- القانون الجزائي الكويتي رقم 16 عام 1960 على الموقع: http://www. gcc. Legal. org

[3]- د. أحمد أبو الوفاء محمد محسن، مرجع سابق، ص14.

عشرة آلاف دينار، وتكون العقوبة الحبس المؤبد، ويجوز أن تضاف إليها غرامة لا تجاوز خمسة عشر ألف دينار، إذا ترتب على ذلك وفاة إنسان»[1].

أما المشرع اليمني فقد جرم وشدد في العقوبة أي عمل أو إعتداء على وسائل النقل، ونصت في ذلك المادة 138من قانون العقوبات في فقرتها الأُولى على أن: «يعاقب بالحبس مدة لا تزيدعلى عشر سنوات من عرض للخطر عمدا وسيلة من وسائل النقل البرية أو البحرية أو الجوية أو عطل سيرها بأي طريقة»[2]، وفي عقوبة المحارب نصت المادة 307 على أن يعاقب المحارب:

1- بالحبس مدة لا تزيد على خمس سنوات إذا اقتصر فعله على إخافة السبيل

2- بقطع يده اليمنى من الرسغ ورجله اليسرى من الكعب إذا أخذ مالا منقولا مملوكا لغيره، ويعاقب شريكه الذي لم يأخذ مالا بالحبس مدة لا تزيد على عشر سنوات

3- إذا أدى فعل أي من المحاربين إلى موت إنسان تكون عقوبته الإعدام حدا، ويعاقب من لم يسهم في القتل بالحبس مدة لا تزيد على خمسة عشر عاما

4- بالإعدام والصلب إذا أخذ مالا وقتل شخصا، ويعاقب من لم يسهم في الأخذ أو القتل بالحبس مدة لا تزيد على خمسة عشر عاما

ولا تخل العقوبات المتقدمة بحق ولي الدم في الدية والأرش بحسب الأحوال».

ثانيا) عقوبة القرصنة البحرية في الشريعة الاسلامية:

يقصد بالعقوبة في ضوء الشريعة الإسلامية" الجزاء المقرر لمصلحة الجماعة على عصيان أمر الشارع". وتقرر الشريعة الإسلامية عقوبة جريمة الحرابة على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية على السفن، لأنها صورة منها فتأخذ أحكامها الثابتة شرعا بالقرآن الكريم والسنة النبوية، والمتمثلة في قوله تعالى:"إِنَّمَا جَزَٰٓؤُاْ ٱلَّذِينَ يُحَارِبُونَ ٱللَّهَ وَرَسُولَهُۥ وَيَسۡعَوۡنَ فِي ٱلۡأَرۡضِ فَسَادًا أَن يُقَتَّلُوٓاْ أَوۡ

[1]- راجع المادة 251من القانون االجزائي الكويتي رقم 16 لعام 1960 مرجع سابق

[2]- قانون العقوبات اليمني رقم32لعام 2006 المعدل للقانون12 لعام 1994، جريدة رسمية عدد24 على الموقع:
www. Umn. edu

يُصَلَّبُوٓاْ أَوۡ تُقَطَّعَ أَيۡدِيهِمۡ وَأَرۡجُلُهُم مِّنۡ خِلَٰفٍ أَوۡ يُنفَوۡاْ مِنَ ٱلۡأَرۡضِۚ ذَٰلِكَ لَهُمۡ خِزۡيٞ فِي ٱلدُّنۡيَاۖ وَلَهُمۡ فِي ٱلۡأٓخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ " [1].

وهذه العقوبات هي:

أ) **القتل:** وهي عقوبة مقررة للمحارب إذا قتل شخصا أو أكثر، وسواء كان الجاني قد خرج على الناس بقصد القتل، أو أنه خرج يريد المال أو العرض أو غيره ثم أدى به ذلك الخروج إلى ارتكاب جريمة قتل، ويستوي أن يكون القتيل مقصودا في ذاته أو أنه غير مقصود، فيستوي القتل من سالكي الطريق في البر أو البحر الذي وقع عليهم الخروج أو يكون من غيرهم[2].

ووصف العقوبة المقررة بأنها حد يجعلها متصفة بصفات تفترق بها عن عقوبة القصاص المقررة في الشريعة الإسلامية للقاتل العمد، فالعقوبة الحدية عقوبة واجبة التطبيق بحيث لا يجوز العفو عنها من ولي الدم ولا من ولي الأمر[3] بخلاف القتل قصاصا وهذا ما ذهب إليه جمهور الفقهاء.

واستدلوا في ذلك من قوله تعالى:"إنما جزاؤا الذين يحاربون الله ورسوله ويسعون في الأرض فسادا أن يقتلوا" ففي الآية التضعيف[4] دليل على المبالغة والتشديد في أمرهم ووجوب أخذهم بشدة لا هوادة فيها ولا رحمة ولا يكون ذلك حدا.

كما أن سبب وجوب القتل كان جزاء لمحاربته لله تعالى لمخالفة أمره، إن في تلك الجناية يقتل المباشر وغير المباشر سواء، أما لو كان قصاصا لقتل المباشر فقط.

---

[1]– سورة المائدة الآية رقم 33.

[2]– بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع، للإمام علاء الدين أبي بكر بن مسعود الكاساني، طبعة ثانية، دار الكياب العربي، بيروت 1982، ص56.

[3]– د.علي حسن الشرفي، مرجع سابق، ص52.

[4]– التضعيف: هو تشديد التاء في قوله تعالى:" أن يقتّلوا....."، وتشديد اللام في قوله تعالى:" أو يصلّبوا....." وتشديد الطاء في قوله" أو تقطّع".

إن الرسول صلى الله عليه وسلم قتل العرنيين، فلو كان قصاصا لقتل من باشر قتل الراعي فقط، ولو كان قصاصا أيضا لكان للأولياء حق، في حين لم يذكر أن الرسول صلى الله عليه وسلم أخذ رأي الأولياء في القصاص منهم حين نزل جبريل عليه السلام بالعقوبات الواردة في حقهم[1].

ب) القتل مع الصلب[2]: وهذه العقوبة مقررة للمحارب إذا جمع بين قتل النفس وأخذ المال، وقد اختلف العلماء فيما بينهم في الترتيب بين الصلب والقتل عند تنفيذ هذه العقوبة، فقال بعضهم: يقتل مصلوبا وهو رأي المالكية، وقيل يصلب بعد قتله، والصلب مقرر لتحقيق مزيد من الردع العام، ويقصد به الإخافة والتنكيل وليس العقاب بمعناه الحقيقي، وهو ما أخذ به المقنن اليمني إذ جعل الصلب بعد القتل[3]، وذهب إليه الشافعية والحنابلة[4].

وفي مدة الصلب خلاف لعدم وجود نص من الشارع، فيرى بعض العلماء كأبي حنيفة والشافعي والشيعة الزيدية ألا تتجاوز مدة الصلب ثلاثة أيام وجوبا[5]، ولا يجوز الزيادة عليها، أما رأي المالكية فإن المحارب إذا صلب يبقى على الجذوع حتى تفني الخشبة وتأكله الكلاب[6]. ولا يصلب المحارب عند الحنابلة إلا من قتل مكافئا له، فلو قتل الحر عبدا أو الأب إبنه في الحرابة، فالراجح عندهم أن يقتل فقط ولا يصلب[7].

---

[1]– د.عبد العزيز محمد محسن محسن، مرجع سابق، ص639.

[2]– الصلب هو شد الأيدي والربط على خشبة أو جذع شجرة منتصب القامة ممدود اليدين كما قال تبارك وتعالى حكاية عن فرعون في سورة طه آية 71:"ولأصلبنكم في جذوع النخل"، وهي عبارة قالها فرعون للسحرة الذين آمنوا بموسى وربه سبحانه وتعالى عندما تبينوا صدق موسى وكذب فرعون.

[3]– المادة 486من قانون الاجراءات الجزائي اليمني.

[4]– الإمام محمد بن ادريس الشافعي ، الأم ، تحقيق محمود مطرجي، دار الكتب العلمية، بيروت 1413هـ، ص213.

[5]– محمد بن أحمد بن محمد بن رشد ، تحقيق ماجد الحموي، بداية المجتهد ونهاية المقتصد، دار بن حزم ، بيروت، الجزء الرابع، 1416هـ، ص176.

[6] – د.عبد العزيز محمد محسن محسن، المرجع السابق، ص671.

[7]– موسى بن أحمد بن موسى الحجاوي، الإقناع لطلب الإنتفاع، تحقيق عبد الله بن عبد المحسن التركي، مركز البحوث والدراسات العربية والإسلامية، القاهرة، الجزء الرابع، 1418هـ، ص270.

ج) قطع اليد والرجل من خلاف[1]: إذا خرج المحارب بقصد قطع الطريق على المارة لأخذ أموالهم فقدر عليه بعد أن أخذ المال وقبل أن يقتل النفس، فإن الفقهاء قد اختلفوا في عقوبته على النحو التالي: ذهب الحنفية والشافعية والحنابلة إلى أن المحارب الآخذ للمال بالقوة والقهر والمجاهرة تقطع يده ورجله من خلاف.

ومعنى القطع من خلاف هو أن تقطع يده اليمنى ورجله اليسرى إذا كانت أطرافه سليمة وذلك لقوله تعالى:"أو تقطع أيديهم وأرجلهم من خلاف" ويوافقهم في ذلك الإباضية، وذهب الإمام مالك إلى أن الإمام مخير في قتله أو قطعه أو صلبه ولكن ليس له التخيير في نفيه.

أما الظاهريون فقد ذهبوا إلى أن الإمام له حق الخيار المطلق في عقابه بأية عقوبة مما جاءت به آية الحرابة بحسب ما يرى أنه أتم للمصلحة وأبعد عن الفساد، أما الإمامية يجمعون بين القطع من خلاف والنفي[2].

وبالنظر إلى ما سبق يتضح أن الفقهاء متفقون على أن القطع يصح أن يكون عقوبة لأخذ المال، وتلزمه هذه العقوبة إذا بلغ ما أخذه نصابا[3]، سواء كان المال المأخوذ مملوكا لربان السفينة أو لبعض بحارتها أو بعض ركابها أو لغيرهم، ويشمل ذلك الأموال النقدية والمنقولات وغيرها مما يمكن تملكه والتصرف فيه، ويدخل في حكم المالية أجزاء السفينة ومؤنها وأثاثها وغير ذلك مما تقع عليه أيدي القراصنة مما يمكن إعتباره مالا وفق قواعد الشريعة[4].

---

[1]– يتفق الفقهاء فيما بينهم على أن المقصود بالقطع الوارد في قوله تعالى:"أو تقطع أيديهم وأرجلهم من خلاف" هو إبانة كل من اليد والرجل وإزالتهما.

[2]– د.عبد العزيز محمد محسن محسن، مرجع سابق، ص687.

[3]– النصاب من المال مثقال من الذهب، وهو بحسب تعريف المادة 295من قانون الجرائم والعقوبات اليمني نصف حبة جنيه ذهب.

[4]– د.علي حسن الشرفي، مرجع سابق، ص53.

أما فيما يتعلق بمقدار القطع تقطع اليد من الكوع والأصابع معا ومفصل الكعب بقول جمهور الفقهاء، وعلة ذلك أن الله تعالى إنما أوجب قطع اليد ليمنعه الأخذ والبطش بها وأمر بقطع الرجل ليمنعه المشي بها فغير جائز ترك العقب للمشي عليه[1].

د) النفي: وهو عندما يخرج قاطع الطريق أو القرصان في البحر بهدف قطع الطريق وإخافة السبيل، وسلب المال، أو طلب الشهرة، وتتمكن الدولة من ضبطه والقبض عليه قبل أن يقتل، أو يأخذ مالا، وإنما أخاف السبيل وأفزعهم وأرعبهم لذلك كان النفي أو الطرد عقوبة لها معناها وأثرها الرادع، غير أنها لم تعد اليوم ممكنة التنفيذ، خاصة إذا كان النفي إلى خارج إقليم الدولة، كما أنها لا تكون مجدية إذا كانت داخل إقليم الدولة، إذ أن نفي الشخص عن بلده يجعله مشردا معرضا للانحراف، ومن ثم فقد تقررت بدلا عن النفي عقوبة الحبس، وهي في القانون اليمني مدة لا تزيد على خمس سنوات[2].

وما نخلص إليه من خلال سردنا للعقوبة المقررة لجريمة القرصنة البحرية في القوانين الوضعية والشريعة الاسلامية أنه لو طبقت حدود الله في أرضه على كل جريمة من الجرائم ومنها قتل النفس أو خطف وسيلة نقل سواء كانت بحرية أو برية أو جوية، لما وجدت هذه الجرائم بالكثرة التي نراها ولما احتجنا إلى تحالف دولي في مناطقنا البحرية التي من شأنها تدويل هذه المناطق وبالتالي تهديد أمننا القومي واستغلال ثرواتنا البحرية.

هذا وقد تكلمنا عن النظام القانوني لجريمة القرصنة البحرية وعن أسبابها وآثارها وكذا عقوبتها، سنتكلم عن الجهود الدولية لمكافحة القرصنة في المبحث الثاني.

2.3.2.جهود مكافحة القرصنة البحرية

أثارت جريمة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن والمراكب أمام سواحل الصومال وفي خليج عدن قلق المجتمع الدولي واهتمامه لما تمثله من تهديد خطير للملاحة الدولية والسلم والأمن الدوليين وإعاقة المساعدات الإنسانية.

---

[1]– د.عبد العزيز محمد محمد محسن، مرجع سابق، ص720.

[2]– راجع المادة 307من قانون الجرائم والعقوبات اليمني.

ونظرا لما تنطوي عليه ظاهرة القرصنة البحرية من انعكاسات وتداعيات سلبية لم يتوان أعضاء المجتمع الدولي في بذل الجهود لمنع وقمع هذه الجريمة سواء كان ذلك على المستوى الدولي أو الاقليمي.

وبناء عليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين، يتناول الأول دراسة التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية، بينما يتناول الثاني الجهود الإقليمية وذلك على النحو الآتي.

1.2.3.2. التعاون الدولي لمواجهة القرصنة البحرية

تشكل القرصنة البحرية تهديدا يؤثر سلبا على أمن الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار، وعلى مصالح الدول والأفراد والشركات والأنشطة السياحية وغيرها، لذا أوجبت قواعد القانون الدولي على جميع الدول الالتزام بالتعاون الدولي لمكافحة أعمال القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال غير المشروعة.

لذلك سنحاول في هذا المطلب التطرق لمختلف الجهود المبذولة لمكافحة وقمع القرصنة البحرية من خلال ثلاثة فروع نخصص الأول إلى دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية ونخصص الثاني إلى الكلام عن التعاون الدولي والعسكري، ويكون الثالث للكلام عن الجهود الفردية للدول النشطة في مناهضة القرصنة البحرية.

1.1.2.3.2.دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية

سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى مختلف الجهود التي تقوم بها منظمة الأمم المتحدة بمختلف فروعها للقضاء على القرصنة البحرية في العالم أولا، ثم نبرز الجهود التي تبذلها بعض الوكالات الدولية المتخصصة التابعة للأمم المتحدة ثانيا.

أولا) جهود الأمم المتحدة في مكافحة القرصنة البحرية:

يتمثل دور منظمة الأمم المتحدة في مكافحة القرصنة البحرية في مرحلتين، في المرحلة الأولى تبنت الأمم المتحدة الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمواجهة ومحاربة أعمال القرصنة البحرية، وفي المرحلة

الثانية أصدرت قرارات دولية من أجل منع وقمع أعمال القرصنة البحرية، وسوف نتناولها على النحو الآتي.

أ) الإتفاقيات الدولية: تبنت الأمم المتحدة وأقرت لأغراض مقاومة القرصنة البحرية العديد من الإتفاقيات الدولية وذلك كما يلي:

1) إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م: تعد إتفاقية جنيف لأعالي البحار أُولى خطوات الأمم المتحدة لمحاربة القرصنة البحرية، فقد تم إقرار الإتفاقية في السابع والعشرين من فبراير لعام 1958، وتناولت القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية وذلك في المواد من 14إلى 22منها[1].

2) إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م: أقرت هذه الإتفاقية الالتزام العام بالتعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية، حيث نصت عليه في المادة 100منها بقولها:« تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة»، وبهذا وضعت هذه المادة إلتزاما عاما على عاتق جميع دول العالم بالتعاون الدولي لقمع ومكافحة القرصنة البحرية في أعالي البحار.

ثم جاءت المادة 105 من نفس الإتفاقية وألزمت جميع الدول بالتعاون القضائي الدولي لمكافحة القرصنة ومعاقبة القراصنة في أعالي البحار، ووضعت تفصيلا لهذا الالتزام حيث نصت على أنه:« يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة، أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة، أو أي سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة، وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات، ولمحاكم الدول التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية»[2].

كما تناولت هذه الإتفاقية القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية في المواد 100-107 منها.

---

[1]- أُبرمت الاتفاقية بتاريخ 1958/2/27 ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 30/9/ 1962 راجع في ذلك: United Nations, treaty Series, Vol 405,P11

[2]- تم التوقيع على هذه الاتفاقية في 10 ديسمبر 1982 في جامايكا ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر عام 1994.

3) إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعامي 1988و2005م: بسبب القصور الذي لحق بالإتفاقيتين سالفتي الذكر، أقرت منظمة الأمم المتحدة في عام 1988 إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية[1]، وتم تعديل هذه الاتفاقية بعد ذلك عن طريق إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام2005، وقد تناولت هذه الإتفاقية الأخيرة صور أُخرى للعنف بالإضافة إلى صور العنف التي ورد النص عليها في إتفاقية1988[2].

حيث تطبق على جميع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن الملاحة وسلامة الأرواح في البحار فهي لا تشمل القرصنة، وتوسع النطاق الجغرافي إلى المناطق الأرخبيلية للدول الأرخبيلية وكذلك المناطق الاقتصادية الخالصة.

كما تطبق الإتفاقية على جميع الأعمال غير المشروعة بغض النظر عن الباعث من وراء ارتكابها، حتى ولو ارتكبت لأهداف سياسية، ومعنى ذلك أن الإتفاقية تعطي الأساس القانوني لمكافحة أعمال القرصنة أيا كان الدافع وراء ارتكابها وفي جميع المناطق البحرية التي تخرج عن نطاق البحر الإقليمي[3].

ب) قرارات مجلس الأمن: كان من شأن تزايد أنشطة القرصنة قبالة سواحل الصومال وخليج عدن وتناميها بشكل غير مسبوق، أن جعل منها تهديدا مستمرا لسلامة الملاحة البحرية، والسفن التي تقوم بمهمة توصيل المساعدات الإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي واستنادا إلى ذلك جاء تدخل مجلس الأمن لعدة اعتبارات وأصدر العديد من القرارات في عام 2008، كلها تتعلق بتطورات ظاهرة القرصنة البحرية ذاتها، نتناولها في الآتي:

---

[1]– وقد عنيت المنظمة البحرية الدولية عام1986باعداد مشروع هذه الاتفاقية، ثم عقد مؤتمر دولي لمناقشة المشروع وإقراراه في10مارس1988في مدينة روما ودخلت حيز النفاذ في مارس عام1992.

[2]– المنظمة البحرية الدولية: إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام2005 الموقع على الانترنت: www.imo.org/safety

[3]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص56.

1) خلفية تدخل مجلس الأمن في مشكلة القرصنة قبالة السواحل الصومالية:

في ظل عدم قدرة الحكومة الاتحادية الصومالية على منع أنشطة القراصنة في الممرات الملاحية الواقعة قبالة سواحلها وفي مياهها الإقليمية، وعدم فعالية الإجراءات التي تضمنتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 بخصوص مكافحة هذه الأنشطة، أدى إلى قيام المنظمة البحرية الدولية في نوفمبر2007، بتوجيه توصية إلى الحكومة الصومالية تحثها فيها على القيام بابلاغ مجلس الأمن بموافقتها على قيام السفن والطائرات الحربية الأجنبية أو غيرها من السفن والطائرات التي تعمل في خدمة حكومية، والتي تقوم بعملياتها في المحيط الهندي، بالدخول في المياه الإقليمية الصومالية، وهي بصدد إضطلاعها بمهام مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، والتي تهدد سلامة الحياة في البحر، خصوصا سلامة أطقم السفن التي تعمل على نقل المساعدات الإنسانية للشعب الصومالي[1].

وبناء عليه، قامت الحكومة الإتحادية الانتقالية في الصومال بالموافقة على هذا الطلب، حيث قام المندوب الدائم للصومال في الأمم المتحدة بإرسال رسالة إلى رئيس مجلس الأمن في27فبراير2008 يبلغه فيها بموافقة الحكومة الإتحادية الانتقالية على دخول السفن الحربية الأجنبية المياه الإقليمية للصومال لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن التي تتم قبالة السواحل الصومالية.

واستنادا لموافقة الحكومة الاتحادية الانتقالية، وما لاحظه مجلس الأمن من تزايد خطورة أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة السواحل الصومالية، تبنى مجلس الأمن بالإجماع مشروع القرار المقدم من عدد من الدول، ليكون القرار 1816الصادر في2جوان2008، وهو الأول من عدة قرارات لاحقة، عنيت بمسألة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة سواحل الصومال.

وقد تضمن هذا القرار تفويضا من المجلس للسفن الحربية التابعة لبعض الدول بدخول المياه الإقليمية الصومالية، للإضطلاع بمهام مكافحة القرصنة والسطو المسلح، ذلك التفويض الذي يعد الأول من نوعه في هذا المجال[2].

---

[1]– د.عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص70 ،71.

[2] – نفس المرجع ، ص71.

2) قرارات مجلس الأمن بشأن القرصنة قبالة السواحل الصومالية:

أصدر مجلس الأمن استنادا للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة الذي يتيح استخدام القوة في القضايا التي يرى مجلس الأمن أنها تهدد السلم والأمن الدوليين، مجموعة من القرارات الدولية التي تشير إلى مدى حجم قلق مجلس الأمن الدولي من تنامي أعمال القرصنة البحرية في منطقة خليج عدن وسواحل الصومال، وتضمنت جميعها شجبها وإدانتها لأعمال القرصنة، وفيمايلي استعراض مضمون تلك القرارات.

1-قرار مجلس الأمن رقم1814: يعتبر هذا القرار تمهيديا بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية، حيث ركز هذا القرار على جوانب الحالة السياسية وحالة حقوق الإنسان في الصومال، وأكد على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال.

ويدين أي انتهاك لحقوق الإنسان والقانون الإنساني الدولي، ويؤيد الجهود التي تبذلها الأمم المتحدة والاتحاد الإفريقي، والدول الأعضاء المهتمة بالتعاون الوثيق مع الحكومة، لتطوير مؤسسات قطاع الأمن في الصومال.

كما يهيب هذا القرار بالدول والمنظمات الإقليمية أن تتخذ إجراءات لحماية السفن المشاركة في نقل وايصال المساعدات الإنسانية إلى الصومال، والأنشطة الأخرى التي تأذن بها الأمم المتحدة[1].

2-قرار مجلس الأمن رقم1816: لقد جاء قرار مجلس الأمن رقم1816[2] في سياق التأكيد أن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية للصومال، وفي أعالي البحار قبالة سواحله تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال، وأن هذا الوضع مازال يشكل خطرا على السلم والأمن الدوليين في المنطقة.

وبناء على ما لمجلس الأمن من سلطات طبقا للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة قرر في الفقرة السابعة من القرار المشار إليه أنه يجوز ولمدة ستة أشهر اعتبارا من تاريخ هذا القرار، أن تقوم الدول التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية بمكافحة القرصنة في البحر قبالة سواحل الصومال بمايلي:

---

[1]- تبنى مجلس الأمن الدولي قراراه رقم 1814خلال جلسته5893 المنعقدة في 13ماي 2008.

[2]- أصدر مجلس الأمن قراره رقم1816 في 2جوان عام2008.

– دخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة بشكل يتفق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار.

3– استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال، وبشكل منسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح[1].

ويلاحظ على هذا القرار أنه يتضمن تفويضا باستخدام كل الوسائل الضرورية داخل المياه الإقليمية الصومالية لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن.

إلا أن مجلس الأمن جاء ببعض القيود والضوابط التي تنظم استخدام هذا التفويض على النحو الذي جعله يتفادى ما يمكن أن يوجه إليه من نقد في كونه أحدث خروجا عن المبادئ والأسس الثابتة والحاكمة لإجراءات مكافحة أعمال القرصنة في القانون الدولي خصوصا تلك التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982[2] ومن أهم هذه الضوابط:

– أن الإذن أو التفويض المعطى بموجب الفقرة السابعة من القرار 1816 يشكل وضعا خاصا بالصومال دون سواه من الدول التي تعاني من ظاهرة القرصنة، وذلك في كون أن الصومال يمثل حالة استثنائية لعدم قدرته على منع أعمال القرصنة داخل مياهها الإقليمية[3].

– إن الإذن باستخدام الوسائل الضرورية والمناسبة لقمع أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال محدد بمدة زمنية مدتها 6أشهر من تاريخ صدوره في2 جوان 2008[4].

– يجب ألا يؤثر هذا الإذن على حق المرور البرئ في المياه الإقليمية للصومال، وهنا يستلزم قيام الدول المتعاونة مع الحكومة الإتحادية الإنتقالية بإتخاذ الخطوات والتدابير المناسبة لكي تضمن من الناحية العملية ألا يترتب على الإجراءات التي تقوم بها وفقا للإذن المعطى بموجب الفقرة السابعة من

---

[1]– راجع الفقرة7 و12من قرار مجلس الأمن رقم1816 عام2008.

[2]– د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص75.

[3]– راجع الفقرة7 (أ) من قرار مجلس الأمن رقم1816 في الوثيقة S / RES/1816(2008)

[4]– راجع الفقرة 7منننفس القرار

القرار حرمان السفن التابعة لأي دولة ثالثة من ممارسة حق المرور البرئ في المياه الإقليمية الصومالية أو الإخلال بهذا الحق[1].

– أن هذا الإذن لم يمنح إلا بناء على موافقة الحكومة الإتحادية الإنتقالية: ذلك أن رغبة مجلس الأمن في التأكيد على سيادة الصومال وإستقلاله وسلامة أراضيه وعدم الرغبة في المساهمة في إنشاء قواعد عرفية جديدة تخالف ماهو ثابت في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بخصوص تدابير مكافحة القرصنة، لذا فإن مجلس الأمن لم يمنح الإذن إلا بعد تلقي إخطارا من الحكومة الإتحادية الإنتقالية، يفيد موافقتها على القيام بهذه الإجراءات.

وهذا يعد تأكيدا من قبل المجلس على أن فكرة المطاردة الحارة العكسية غير معترف بها في إطار القانون الدولي إلا بموجب موافقة خاصة من قبل الدولة الساحلية[2].

4–قرار مجلس الأمن رقم 1838: في إطار القلق الشديد من انتشار أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر في الآونة الأخيرة ضد السفن، والتهديد الخطير الذي يشكله ذلك على الملاحة الدولية وسلامة الطرق البحرية والتجارية، سيما بعد اختطاف السفينة الأوكرانية وعلى متنها33 دبابة روسية مع كمية من العتاد الحربي وطاقم السفينة، إلى أن يتخذ مجلس الأمن قرار رقم1838[3]، يخول السفن الحربية لكافة دول العالم مكافحة أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وداخل مياهها الاقليمية بما يترتب على ذلك من سلطة القيام بالقبض على القراصنة ومحاكمتهم، والإستيلاء على سفنهم، وتحرير السفن والبضائع والأشخاص من قبضتهم[4].

وبناء عليه دعا القرار الدول المعنية إلى نشر سفن بحرية وطائرات لمكافحة القرصنة في تلك المنطقة، كما يدعو الدول والمنظمات الإقليمية إلى مواصلة إتخاذ الإجراءات لحماية قوافل برنامج

---

[1]– د.حسين حنفي عمر، مرجع سابق، ص353.

[2]– د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص85.

[3]– القرار1838 الصادر في 7أكتوبر 2008 الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته رقم5987 في الوثيقة S / RES/1838(2008)

[4]– راجع الفقرة الثالثة والرابعة من قرار مجلس الأمن رقم1838(2008)

الغذاء العالمي، كما أكد المجلس أن نطاق هذا القرار يقتصر على سواحل الصومال ولا يمتد لدول الجوار[1].

كما دعا القرار جميع الدول التي لديها سفن وطائرات عسكرية تعمل في أعالي البحار وفي المجال الجوي قبالة السواحل الصومالية استخدام الوسائل العسكرية الضرورية في المياه الإقليمية الصومالية ومجالها الجوي، وبما يتوافق مع القانون الدولي واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 لحماية أمن الأنشطة البحرية الدولية وذلك بتعاون مع الحكومة المؤقتة في الصومال[2].

وأكد مجلس الأمن بهذا القرار الملزم ما سبق أن قرره في القرار رقم1816 والذي كان يحث الدول الأعضاء على مكافحة القرصنة وغيرها من أعمال السطو المسلح في البحار التي ترتكب قبالة السواحل الصومالية، ولو بالدخول إلى مياهها الإقليمية لمحاربة وقمع القرصنة التي باتت تهدد الملاحة الدولية وسلامة الأرواح في البحار، وكانت مدة التفويض الممنوحة للدول بموجب القرار1816 هي ستة أشهر، لذلك فإن القرار1838 يعتبر بمثابة تجديد أو تمديد للقرار1816[3].

5-قرار مجلس الأمن رقم1844: جاء قرار مجلس الأمن رقم1844[4] ليعرب عن بالغ القلق إزاء تصاعد أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تتعرض لها السفن، مشيرا بذلك إلى الدور الذي يمكن أن تقوم به القرصنة في تمويل انتهاكات الحظر من جانب الجماعات المسلحة.

كما أن هذا القرار لم يأت بجديد سوى أنه أحيا ما سّمي لجنة حظر توريد الأسلحة إلى الصومال، المنشأة بقرار مجلس الأمن الدولي رقم(751) لعام1992.

كما أن هذا القرار يلزم جميع الدول باتخاذ التدابير اللازمة لمنع دخول أو عبور أراضيها من طرف الأفراد الذين تحدد اللجنة أسماءهم، ويقرر أن تقوم جميع الدول الأعضاء دون إبطاء بتجميد الأموال والأصول المالية والموارد الإقتصادية الأخرى التي تكون في إقليمها.

---

[1]- راجع الفقرة الرابعة والخامسة من قرار مجلس الأمن رقم 1838(2008)

[2]- راجع الفقرة الثالثة من نفس القرار

[3]- د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص30، 31.

[4]- القرار رقم 1844 الصادر في 30نوفمبر عام 2008.

كما يؤكد مجلس الأمن أن تتخذ جميع الدول ما يلزم من تدابير لمنع توريد الأسلحة والمعدات العسكرية إلى الصومال، بصورة مباشرة أو غير مباشرة بما في ذلك المساعدة والتدريب التقنيين، والمساعدات المالية وغيرها.

6-قرار مجلس الأمن رقم1846: أصدر مجلس الأمن الدولي القرار رقم 1846[1] لزيادة فاعلية الجهود لمكافحة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال وفي خليج عدن ولقد جاء هذا القرار ليرحب بالمبادرات التي اتخذتها كل من روسيا، الدانمارك، فرنسا، كندا، اسبانيا، الهند، هولندا، المملكة المتحدة، الولايات المتحدة الأمريكية، والمنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة وكذلك حلف شمال الأطلنطي والإتحاد الأوروبي.

ونلاحظ على هذا القرار وباستعراض قائمة المشاركات الفردية والجماعية، بقدر ما يعطي مزيدا من الشرعية لهذا التواجد، ويفتح الباب لمشاركات أخرى، حيث يهيب مجلس الأمن بالدول والمنظمات الإقليمية التي لديها القدرة على المساهمة بفعالية في مكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال أن تتخذ جميع الوسائل الممكنة واللازمة لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر.

كما أجاز مجلس الأمن مدة12شهرا من تاريخه بعد إنتهاء مدة الأشهر الستة التي حددها القرار رقم1816، وأن تقوم الدول والمنظمات التي تتعاون مع حكومة الصومال بدخول المياه الإقليمية، بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، وذلك باستخدام جميع الوسائل اللازمة.

7-قرار مجلس الأمن رقم1851: أصدر مجلس الأمن الدولي القرار رقم1851[2]، بناء على طلب الو م أ[3]والذي يعطي للدول التفويض بالتدخل في الأراضي الصومالية بحرا وبرا لملاحقة القراصنة والقبض عليهم، وذلك بعد الإتفاق مع الحكومة الصومالية، ويشجع القرار الدول والمنظمات الإقليمية التي تكافح ضد القرصنة في المنطقة على وضع نظام للتعاون الدولي وإنشاء مركز إقليمي يتولى مهمة تنسيق

---

[1]- قرار مجلس الأمن رقم 1846 الذي اتخذه مجلس الأمن في 2ديسمبر2008 أنظر الوثيقة / S RES/1846(2008)

[2]- قرار مجلس الأمن رقم 1851 الذي اتخذه مجلس الأمن في 16ديسمبر2008 أنظر الوثيقة / S RES/1851(2008)

[3] - جاء هذا القرار قبل أُسبوعين من انتهاء ولاية الرئيس الأمريكي السابق"جورج دبليو بوش"

وإذاعة المعلومات المتعلقة بالقرصنة وغيرها من أعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن قبالة السواحل الصومالية[1].

وقد أنشأ القرار مجموعة الإتصالات الدولية Groupe du contact والتي تتكون من28دولة من بينها مصر، اليمن والسعودية، وست منظمات دولية معينة لكونها تقع في المنطقة الجغرافية المتاخمة لمسرح عمليات القراصنة، أو لأنها متضررة من أعمال القرصنة، وهي آلية للتشاور والتنسيق هدفها الرئيسي تحسين ودعم التعاون والتنسيق العسكري بين القوات البحرية العاملة في المنطقة، كما كان القرار1851هو أساس فكرة إنشاء مركز للتنسيق الإقليمي لمكافحة القرصنة في المنطقة[2].

وما يلاحظ على هذا القرار أنه أجاز للدول بالدخول إلى الأراضي الصومالية لمنع القراصنة من الإعداد لعمليات القرصنة البحرية، ولمنع الأعمال التي تساعد القراصنة على شن عملياتهم، ولكنه عكس القرار1838 لم يسمح باستخدام المجال الجوي الصومالي وإنما إقتصر على السماح للدول بالدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية أو إلى الأراضي الصومالية لمكافحة القرصنة البحرية إذا اقتضى الأمر ذلك.

8-قرار مجلس الأمن رقم1897: جاء قرار مجلس الأمن1897[3] ليعرب عن بالغ القلق إزاء ما تشكله أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر ضد السفن من تهديد مستمر لعمليات إيصال المعونة الإنسانية إلى الصومال، ويؤكد من جديد إحترامه لسيادة الصومال وسلامته الإقليمية وإستقلاله السياسي ووحدته.

كما يحث على رفع القدرات والتشريعات الوطنية الكفيلة بتيسير إعتقال ومقاضاة المشتبه بهم في أعمال القرصنة، ويؤكد إدانته وشجبه جميع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المياه الواقعة قبالة سواحل الصومال[4].

---

[1] – د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص32.

[2]– قرار مجلس الأمن رقم1851/2008 الوثيقة S /RES/ 1851

[3] – قرار مجلس الأمن رقم 1897/ 2009الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته رقم 6226 المنعقد في 30نوفمبر2009 أنظر الوثيقة S / RES/1897(2009)

[4]– راجع الفقرة الأولى من القرار1897

ونظرا لما لاحظه المجلس من وضع متأزم في الصومال ومحدودية قدرة الحكومة الاتحادية الإنتقالية على منع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، أو مقاضاة القائمين عليها، مدد بموجب القرار 1897 العمل بالإذن لمدة عام آخر ينتهي في29 نوفمبر 2010 وذلك بعد تلقي رسالتين من الحكومة الإتحادية الانتقالية في2 و6 نوفمبر 2010 تتضمنان موافقتهما على تمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر[1].

كما يهيب بجميع الدول، وبخاصة دولة العلم والدول الساحلية والدول التي يحمل جنسيتها ضحايا أعمال القرصنة والسطو المسلح ومرتكبوها، والدول التي يكون لها ولاية في هذا الصدد بموجب القانون الدولي والتشريعات الوطنية، أن تتعاون في إثبات الولاية، وفي التحقق في أمر الأشخاص المسؤولين عن أعمال القرصنة والسطو المسلح ومقاضاتهم، بما يتسق مع أحكام القانون الدولي الساري، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان، وأن تكفل خضوع جميع القراصنة المسلّمين للسلطات القضائية لإجراءات قضائية[2].

9-قرار مجلس الأمن رقم1950: أدى تزايد عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية وما تشكله من تهديد مستمر لعمليات إيصال المعونات الإنسانية إلى الصومال والمنطقة بأمان وفعالية، وسلامة البحارة والطرق البحرية التجارية أن أصدر مجلس الأمن القرار رقم1950[3] الذي نص في بعض بنوده:

- يكرر تأكيد إدانته وشجبه لجميع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المياه الواقعة قبالة سواحل الصومال.

- يحث جميع الدول على إتخاذ الإجراءات المناسبة بموجب قوانينها المحلية القائمة لمنع الأعمال غير المشروعة كالقرصنة البحرية.

---

[1]- راجع الفقرة 7من نفس القرار

[2]- راجع الفقرة 12 من نفس القرار

[3]- قرار مجلس الأمن رقم 1950 الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته 6429 المنعقدة في 23نوفمبر 2010في الوثيقة S / RES1950(2010)

– يحث الدول على أن توالي بالتعاون مع المنظمة الدولية للشرطة الجنائية ومكتب الشرطة الأوروبي، التحقيق في الشبكات الاجرامية الدولية الضالعة في أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال، ويشمل ذلك المسؤولين عن عمليات التمويل والتيسير غير المشروعة.

– يهيب بجميع الدول، بما في ذلك دول المنطقة، تجريم القرصنة في قوانينها الداخلية والنظر بشكل ايجابي في مسألة محاكمة القراصنة المشتبه فيهم، التي ورد وصفها في تقرير الأمين العام(2010/394) والتي تكفل مستويات مختلفة من المشاركة الدولية، مع مراعاة ما يرد من معلومات الأمين العام.

10–قرار مجلس الأمن رقم 2036: جاء قرار مجلس الأمن رقم 2036[1] ليعرب عن بالغ القلق إزاء الخطر الذي تمثله القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال، وأن حالة عدم الإستقرار في الصومال يساهم في تفاقم مشكلة القرصنة والسطو المسلح في البحر.

ويؤكد في نفس الوقت على ضرورة قيام المجتمع الدولي والمؤسسات الإتحادية الانتقالية بتدابير شاملة للتصدي للقرصنة واحتجاز الرهائن وأسبابها الجذرية، وإذ يرحب بالجهود التي قام بها فريق الاتصال المعني بمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال والدول والمنظمات الدولية والإقليمية.

كما أكد على ضرورة اعتماد استراتيجية شاملة في الصومال للتصدي للمشاكل السياسية والإقتصادية والإنسانية والأمنية السائدة ولمشكلة القرصنة بمافي ذلك احتجاز الرهائن قبالة سواحل الصومال، وذلك من خلال الجهود التعاونية لجميع أصحاب المصلحة[2].

وما يمكن ملاحظته على قرارات مجلس الأمن المشار إليها سابقا أنها تصب كلها في نوع معين من التدخل لانتهاك الأراضي البرية والمياه الإقليمية للصومال بالسماح لجميع السفن الحربية الدولية بالدخول لملاحقة القراصنة في هذه المناطق، وإن كان من الأجدر أن تقوم هذه الدول بحل القضية

---

[1]– قرار مجلس الأمن رقم2036 الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته 6718 المنعقدة في 26فيفري2012، الوثيقة2036/ (2012)S / RES/2036

[2]– راجع قرار مجلس الأمن 2036.

الصومالية حلا جذريا بدلا من انتهاك مياهها الإقليمية واستغلال الحروب الأهلية فيها من أجل تدويل المنطقة لأهداف سياسية لدول كبرى.

ثانيا) جهود المنظمات الدولية المتخصصة في مكافحة القرصنة البحرية:

إن أهم المنظمات التي يمكن التطرق إليها في إطار دراسة القرصنة البحرية هي المنظمة البحرية الدولية ولكن هذا لا يغفل دور المنظمات الأخرى في المساهمة في المجهود الدولي لمكافحة هذه الجريمة.

أ) دور المنظمة البحرية الدولية O M I في مكافحة أعمال القرصنة البحرية: أُنشئت المنظمة البحرية الدولية عام 1958، بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، وأبدت هذه المنظمة اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18دولة بالإضافة إلى عدد لا بأس به من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحري، وتقدمت بعدة توصيات في هذا الشأن لمجلس المنظمة[1].

وفي عام 1983 وعلى إثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد إلى لجنة الأمن البحري للمنظمة بعد أن وقعت عدة حوادث قرصنة في غرب إفريقيا وسواحل شرق آسيا، أصدرت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية قرارها رقم "13" تدعو فيه جميع الحكومات إلى إتخاذ إجراءات حازمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث[2].

وفي عام 1984 اعتمدت المنظمة البحرية اتفاقية لحفظ الأرواح والملاحة البحرية، والتي نصت المادة 19 فقرة 5 منها على: « إلتزام جميع السفن التي تُبحر في البحر من جميع الجنسيات بأن تحمل

---

[1]– إتحاد الغرف العربية الخليجية ، الاحتيال البحري،الأمانة العامة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربية، الدمام، المملكة العربية السعودية، طبعة أولى،1982، ص171. وانظر أيضا:
GARSENDA ROSSINYOL, op, ciy, p132.

[2]–المنظمة البحرية الدولية، الموقع http://www.imo.org/safety

الأجهزة الملاحية الضرورية لسلامة السفن وحماية الأرواح البشرية حسب نوع كل سفينة ودون أي استثناءات»[1].

كما أنشأت المنظمة البحرية في ذات العام لجنة السلامة البحرية، وتضمن قرار إنشائها بندا خاصا بالقرصنة البحرية، وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات حول ظاهرة القرصنة البحرية وأماكن وجودها، كما قامت باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة من الدول الأعضاء، وإصدار تقارير شاملة عن هذه الحوادث[2].

وفي عام 1986 أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يقع من حوادث، ثم أصدرت المنشور رقم 443 الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على إتخاذ التدابير الممكنة ووضع الاجراءات اللازمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية[3].

وفي عام 2000 أصدرت لجنة السلامة منشورين، منشور رقم 967 الذي يحدد إجراءات طلب المساعدة وكتابة البلاغات عن حوادث القرصنة، والمنشور رقم974 الذي يمثل مسودة مدونة عن كيفية إجراءات التعامل مع الحوادث، ومعايير التقسيم الأمني، ووضع الخطط، وتم تبني هذه المدونة في عام2001[4].

وفي عام2002 وضعت المنظمة البحرية الدولية التزامات أخرى كجزء من الفقرة الخامسة من المادة 19 السالفة الذكر، فقد اشترطت أن تحمل جميع السفن على متنها –بالإضافة لأجهزتها الملاحية– جهاز الربط بالأقمار الصناعية الجديد(AISS) ضمن شبكة ربط عنكبوتية هي (GMDSS) وتتمثل مهمة هذا الجهاز في قدرته على الرصد عن بعد لجميع بيانات السفن الموجودة في منطقة إبحار السفينة، وذلك كشبكة ربط ملاحية دولية ترتبط مباشرة مع محطات الرصد الأرضية.

---

[1]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص125.

[2]– المنظمة البحرية الدولية، الموقع http://www.imo.org/safety

[3]– د.عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص145.

[4]– نفس المرجع، ص146.

ويضع هذا النظام بيانات كاملة عن السفن، من اسم ونوع السفينة إلى بيانات السفينة كاملة، كل على حده، ويتم ذلك من خلال شبكة ربط مباشر بالأقمار الصناعية تغطي كافة أرجاء الكرة الأرضية، وقد ألزمت الإتفاقية جميع السفن التزود بهذا النظام الجديد المعروف بـ (AISS) بغض النظر عن أحجامها.

وقد دخلت هذه التعديلات حيز النفاذ وتم إقرارها من جميع الدول لكي تطبق على جميع السفن إعتبارا من2004، وذلك بناء على توصيات المنظمة البحرية الدولية التي أصدرتها عام2002[1].

وفي عام2004 أصبح من الواجب على جميع سفن الركاب والبضائع وجميع سفن وناقلات النفط أن تكون قد جهزت وارتبطت مباشرة مع شبكة الربط الملاحية العنكبوتية (GMDSS) لإرسال رسائل مباشرة إلى المحطات الأرضية حول سلامتها وطواقمها وخط سيرها كل بحسب هويتها وموقعها، خاصة عندما تشعر أنها تحت أي خطر ناتج عن التهديد المسلح بارتكاب أعمال القرصنة البحرية.

وقد حددت الفقرة السادسة من المادة 19من إتفاقية حفظ الأرواح وسلامة السفن في البحار1984 نوعين من الربط بالمحطات الأرضية الأول يعطي لجميع السفن الموجودة في محيط شبكة الربط في حالة صدور الاستغاثة، حق الاتصال المباشر وتبادل المعلومات.

والنوع الثاني يعطي إشارة للمحطات الأرضية وخفر السواحل مباشرة من خلال موقع محدد للسفينة في البحر بالإضافة إلى استخدام أجهزة الاتصال بالراديو(RT) بمحطات الرصد الأرضية، بواسطة إشارة الاستغاثة (أنقذوا أرواحناS O S) مما يتطلب التدخل السريع في حالة تعرض السفينة لأي هجوم أو اعتداء مسلح أو قرصنة بحرية[2].

كما أصدرت المنظمة البحرية الدولية مجموعة من التوصيات إلى السفن التي تتعرض لخطر الهجوم عليها من القراصنة منها ألا تتردد السفينة في إصدار إنذار سريع بأن السفينة مهددة بشن هجوم عليها من القراصنة، وأن تقوم على الفور بإبلاغ السفن الأخرى الموجودة في المنطقة بالخطر، وإبلاغ

---

[1]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص126.

[2]– نفس المرجع، ص128.

مراكز المراقبة الدائمة على الشواطئ، وتطلق صفارات الإنذار، وتستخدم إشارات الإنذار الضوئية بواسطة كشافات الإضاءة الشديدة[1].

ولا شك أن إتباع السفن لهذه التعليمات والتوصيات الفنية من شأنه أن يجنبها مخاطر الوقوع في قبضة القراصنة، ومن شأنه أن يقلل من حوادث القرصنة البحرية.

ب) دور المكتب البحري الدولي I M B: تم تأسيس المكتب البحري الدولي في عام 1981بلندن وهو يتبع غرفة التجارة الدولية التي تعمل تحت مظلة منظمة التجارة العالمية، ويأخذ صفة استشاري للمنظمة البحرية الدولية ويأخذ صفة مراقب للأنتربول الدولي[2]، ويتم تمويله من طرف شركات التأمين والملاحة البحرية.

وقد أُنشئ المكتب من أجل الاقلال إلى أدنى حد ممكن من مخاطر القرصنة البحرية، ومن أجل المساعدة على تطبيق القوانين الخاصة بحماية السفن وسلامتهم[3] وجمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث، وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول[4].

كما ساهم المكتب في وضع بعض الارشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية وساعد على استرجاع بعض السفن التي تعرضت لحوادث القرصنة، وكان له جهود كبيرة في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية بماليزيا.

كما ساهم المكتب في عام1998 بمشاركة الإتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس ما يسمى(بخدمة إجراءات التحريات السريعة) عن حوادث القرصنة البحرية، والذي يوفر معلومات سريعة عن حوادث القرصنة فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها[5].

---

[1]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق ، ص129.

[2]– أشرف سليمان غبريال، مرجع سابق، ص17.

[3]– د.أبو الخير أحمد عطية، المرجع السابق، ص107.

[4]– د.عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص46.

[5]– د.عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص46

ج) دور المنظمة الدولية للشرطة الجنائية في مكافحة القرصنة البحرية: تعمل المنظمة الدولية للشرطة الجنائية(الانتربول) مع أجهزة الشرطة وشركات القطاع الخاص في الدول الأعضاء ومع منظمات دولية وإقليمية أخرى كالأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية والإتحاد الأوروبي باتخاذ مجموعة تدابير محاولة منها الحد من ظاهرة القرصنة التي تهدد منطقة القرن الإفريقي من خلال عدة إجراءات أهمها:

1) قرار نوفمبر 2011: حيث أن الجمعية العامة للمنظمة الدولية للشرطة الجنائية اجتمعت في دورتها الثمانون في هانوي(فيتنام) في الفترة من 31 أكتوبر إلى3 نوفمبر 2011 وكان أهم قراراتها: إعرابها عن القلق الشديد من تزايد أعمال القرصنة في السواحل الصومالية، ارتباط نشاط القرصنة المقلق مع أنشطة إجرامية أخرى كغسيل الأموال، الأسلحة والارهاب، وكذا الإقرار بأن القرصنة جريمة عابرة للحدود، والحد منها يتطلب تعاونا دوليا[1].

وأعطت مجموعة توصيات تحث فيها الدول على تقاسم المعلومات المتعلقة بالقرصنة البحرية من خلال تعميم نشرات الانتربول من ضمن جملة وسائل وتزويد قواعد بيانات الانتربول بالبيانات، سيما قاعدة البيانات العالمية المتعلقة بالقرصنة البحرية وقاعدة بيانات خاصة بالسفن المسروقة[2] ، ودعم المنظمة عن طريق تقديم مساهمات مالية طوعية وانتداب موظفين متخصصين لدعم الفريق المعني المخصص لمكافحة القرصنة البحرية[3].

---

[1]– إعداد الانتربول برنامجا فعالا ومستديما لمكافحة القرصنة البحرية، الانتربول، قرار الدورة 70 للجمعية العامة، هانوي 31اكتوبر –3نوفمبر 2011 Ag–Res–09، ص1.

[2]– أنشئت قاعدة البيانات العالمية للقرصنة البحرية عام 2011تضم أكثر من 4000 قيد يتضمن معلومات عن القراصنة والاعتداءات التي نفذوها، الأمر الذي يتيح للانتربول تحليل شبكات القرصنة تحليلا أفضل، لمزيد من التفاصيل أنظر: القرصنة البحرية لدى موقع المنظمة الدولية للشرطة الجنائية على الموقع: www.Interpol. Int

[3]– حيث وافق الاتحاد الأوروبي في فيفري 2011 على تمويل مشروع بقيمة 1،6 مليون يورو يوفر الانتربول من خلاله التدريب اللازم لموظفي إنفاذ لقانون في الصومال ودول شرق افريقيا الأخرى من أجل مكافحة القرصنة البحرية في المنطقة.

2) النشرة الإعلامية رقم 2012/41: أقر الانتربول في 9 ماي 2012 نشرة إعلامية تحت رقم 2012/41 بعنوان: الاتفاق بشأن تبادل المعلومات بين الانتربول ومنظمة حلف شمال الأطلسي يعزز التحقيقات في أعمال القرصنة.

كان الإتفاق في ليون(فرنسا) مع منظمة حلف شمال الأطلسي وكان الهدف منه: تبادل المعلومات المتعلقة بأعمال القرصنة فيما يخص القرصنة قبالة سواحل الصومال والإتفاق بدعم المكافحة من خلال الملاحقة –التحقيقات ومتابعة الشبكات الإجرامية– .

وقد اتخذ الإتحاد الأوروبي قرارا في فيفري 2011 يشجع العملية العسكرية المنفذة حاليا لمكافحة القرصنة البحرية على استخدام أدوات الانتربول[1].

وما يمكن أن نستشفه من خلال قرارات ونشرات الانتربول أن هذا الأخير يمكن أن يساهم في عمليات الحد من القرصنة البحرية نظرا لقاعدة بياناته الكبيرة وشبكاته المتواصلة في جميع أنحاء العالم تقريبا، ولكنه يبقى جهازا في يد الدول العظمى إحداها الحلف الأطلسي.

2.1.2.3.2. التعاون الدولي العسكري

تبلورت مظاهر التعاون الدولي في إطار مكافحة ظاهرة القرصنة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن في بعض العمليات المشتركة، التي تضطلع بها القوات البحرية التابعة لكل من الإتحاد الأوربي، حلف شمال الأطلنطي والقوات البحرية المشتركة، ويمكن بلورتها في:

أولا) مشاركة الإتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية(عملية أتلانتا) Opération Atlanta: أطلق الإتحاد الأوروبي في ديسمبر 2008 أول عملية بحرية في منطقة القرن الإفريقي للمساهمة في

[1]– نشرة إعلامية بعنوان: الاتفاق بشأن تبادل المعلومات بين الانتربول ومنظمة حلف شمال الأطلسي يعزز التحقيقات في أعمال القرصنة البحرية، الانتربول رقم2012/41، ص2.

ردع ومنع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية[1]، هذه العملية تعرف باسم عملية"أتلانتا"، هدفها الأساسي هو دعم قرارات مجلس الأمن 1897،1846،1838،1816،1814[2].

تمتد هذه العملية لتشمل مهمة حماية السفن التابعة لبرنامج الأغذية العالمي، والتي تعمل على توصيل المساعدات الإنسانية للشعب الصومالي، وكذلك حماية السفن التجارية المتواجدة في المنطقة البحرية التي تغطيها هذه العملية[3]، وهي منطقة جنوب البحر الأحمر وخليج عدن وجزء من المحيط، بما في ذلك جزر سيشل كما إمتدت لتشمل المناطق النائية من الساحل الإفريقي.

ويكون للسفن الحربية العاملة في إطار هذه العملية استخدام كل الوسائل الضرورية والمناسبة بما فيها استخدام القوة المسلحة لردع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والتدخل لوضع حد لها في المنطقة البحرية المشمولة بهذه العملية[4].

وفي 14جوان 2010 أصدر الإتحاد الأوروبي قرارا مدد بموجبه عملية أتلانتا لعامين إضافيين لتستمر في مباشرة مهامها في إطار مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال

---

[1]– شارك في هذه العملية ثماني دول هي: ألمانيا، بلجيكا، اليونان، إسبانيا، فرنسا، هولندا، بريطانيا، السويد.

[2]–GOTTFRIED SOELLE Mboundja, la piraterie maritime en Afrique orientale, la coopération internationale dans la lutte contre la piraterie maritime au large des côtes orientales africaines, éditions Universitaires européennes, 2011, p 68, 69.

[3]– نصت المادة الأولى من مجلس أوروبا على أن عملية أتلانتا ستشارك في:

" –The protection of vessels of the W F P deliverning food aid to displaced persons in Somalia

– The protection of vulnerable vessels cruising of the Somali coast, and the deterrence, prevention and repression of acts of piracy and armed robbery off the Somali coast, in accordance with the mandate laid docon in UNSC Resolution 1816(2008)"

راجع نص المادة في:

Cooncil joint Action 2008/851/ CFSP, off J, E, U, L 301, 1112, p33.

[4]– أنظر الفقرة(د) من المادة الثانية من :

Council joint action 2008/851/CFSP, op, cit, p35.

حتى ديسمبر 2012، كما أُتفق على توسيع النطاق الجغرافي للعملية لمواجهة تزايد أنشطة القراصنة في وسط المحيط الهندي[1].

وتستمد هذه القوات الدعم اللوجستي من القاعدة العسكرية الأوروبية في جيبوتي، وتكون على إتصال مع قائد أركان القوة 150التي توجد قاعدتها في البحرين.

كما قام الإتحاد الأوروبي في إطار تحركاته لمكافحة القرصنة البحرية بتوقيع إتفاقية مع كينيا يتم بموجبها تسليم القراصنة الذين تعتقلهم القوات البحرية التابعة لدول الإتحاد إلى كينيا ومحاكمتهم أمام المحاكم الكينية[2].

وفي ذات الشأن قامت الدول التابعة لها قوات الإتحاد الأوروبي باتفاقيات إقليمية مع دول المنطقة، لتسهيل عملها حيث أبرمت إتفاقا مع الصومال في نوفمبر 2008 لتسهيل التدخل في المياه الإقليمية الصومالية لمكافحة القرصنة، كما أبرمت إتفاقا مع كل من كينيا، جيبوتي في ديسمبر 2008، كما أبرمت إتفاقا مع أثيوبيا في نوفمبر 2008 لكي تسمح للطائرات التابعة لقوات حلف الأطلنطي وقوات الإتحاد الأوروبي بالطيران فوق إقليمها[3].

كما أنشأ الإتحاد الأوروبي بالتعاون مع قوات حلف الأطلنطي مركز الأمن البحري في القرن الإفريقي، وذلك لتقديم المساعدات إلى البحارة الموجودين في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية وفي القرن الإفريقي، وذلك بإعطائهم صورة محددة عن المخاطر التي يمكن أن يتعرضوا لها في مناطق المرور، ولم تتعرض لأي هجمات من القراصنة[4].

---

[1] – Euxtehd counterpiracy operation until end of 2010, avaible at htt//www. Defensenews.com/ story p. h. p? 46716

[2]– Gatli, (J T) Juridiction to Prosecute non nationale pirate captured by third states under Kenyan and inter, loy. L. A. Int. L and comp. L. Rev. Vol. 20. 2010, p103.

[3]– CHRISTIAN– Menard, la piraterie maritime, rapport présenté à l'assemblée nationale française, le 13Mai 2009, p31.

[4] – GOTTFRIED Soelle MGoundja, op, cit, p72.

وتعد دول الإتحاد الأوروبي من أكثر الدول الداعمة للصومال، حيث قدمت في عام 2009 حوالي 75مليون يورو، ومبلغ 15مليون يورو في عام 2008، وأفادت بعض التقارير أن عملية أتلانتا أسهمت إلى حد كبير في تقليل حدة هجمات القراصنة وأعمال السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية.

حيث وفرت هذه العملية ما يقرب من 47 بعثة حراسة، أتاحت وصول جميع الشحنات المتعلقة ببرنامج الغذاء العالمي والأمم المتحدة إلى مناطق وصولها بشكل آمن، كما كفلت وصول ما يقرب من 279 ألف طن من المساعدات الإنسانية إلى الشعب الصومالي، إضافة إلى تصديها بنجاح لخمسة عشر هجوما للقراصنة منذ بدء مهمتها في المنطقة المشمولة بحمايتها[1].

ثانيا) مشاركة حلف شمال الأطلنطي في مكافحة القرصنة البحرية: تنفيذا لقرارات مجلس الأمن ذات الصلة بمشكلة القرصنة قبالة السواحل الصومالية وعلى إثر الطلب الذي قدمه الأمين العام للأمم المتحدة في 25 سبتمبر2008، قبل حلف شمال الأطلنطي المشاركة بخمس سفن حربية لإنقاذ وايصال المساعدات الغذائية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي(P.A.M) إلى ضحايا الحروب الأهلية في الصومال، كما تعهد حلف شمال الأطلنطي بتشغيل دوريات مراقبة في المياه الصومالية لمكافحة القرصنة بالتنسيق مع القوات الدولية الأخرى العاملة في المنطقة كقوات الإتحاد الأوروبي[2].

وتتم تلك العمليات من خلال عملية تحالف حماة السفن Opération Allied Provider [3] التي بدأت في 24 أكتوبر واستمرت حتى 12 ديسمبر من نفس العام لملء الفراغ الذي كان موجودا بين

---

[1]– راجع تقرير الأمين العام الصادر عملا بقرار مجلس الأمن 1846(2008) في الوثيقة: S/2009/ 590, parag 21.

[2]– د.أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، مرجع سابق، ص 95.

[3]– كانت هذه العملية تحت قيادة Gloconni Gumiero من سلاح البحرية الإيطالي وهو قائد المجموعة البحرية الدائمة رقم 2 (SNMG2) التابعة للحلف، واشتركت في هذه العملية أربع سفن حربية من هذه المجموعة هي السفينةDurand de la penne ITS وترفع علم إيطاليا، والسفينة HS Themistokles وترفع علم اليونان، والسفينة TCG Gokova ترفع علم تركيا، وأخيرا السفينة HMS Cumberland وترفع علم المملكة المتحدة، وكانت أول المهام التي قامت بها هذه العملية تلك التي قامت بها السفينة الايطالية من تأمين إحدى السفن التابعة للإتحاد الإفريقي والتي كانت متجهة إلى إحدى الموانئ الصومالية في 25أكتوبر 2008، للمزيد أنظر: د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص94.

تاريخ إصدار الإتحاد الأوروبي قراره بإرسال السفن الحربية التابعة له إلى المنطقة، والبداية الفعلية لعملية"أتلانتا" التي أنشأها الإتحاد الأوروبي للمشاركة في عمليات مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية[1].

وقد شاركت السفن الحربية في عمليات مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن خلال الفترة من 24 أكتوبر2008 إلى12ديسمبر من نفس العام، ثم قام حلف الناتو بتسليم هذه المهام إلى عملية"أتلانتا" السابق ذكرها للقيام بدورها في هذه المهمة، وعند إنتهاء عملية تحالف حماة السفن أكد المسؤولون عنها أنها عملت على ايصال ما يقرب من 30 ألف طن من المساعدات الإنسانية إلى الشعب الصومالي بشكل آمن[2].

وبعد ثلاثة أشهر أعلن حلف الناتو عن إنشاء عملية جديدة تحت مسمى"عملية التحالف السامي" Opération Allied Protector في مارس2009، إنطلاقا مما لاحظه الحلف من أهمية الدور الذي يمكن أن يسهم به في عمليات مكافحة القرصنة، وكانت مهمة تلك العملية إتخاذ إجراءات مناهضة للأنشطة الإجرامية، وقد شاركت هذه العملية الجديدة الجهود التي تقوم بها عملية"أتلانتا" التابعة للإتحاد الأوروبي.

وفي أوت عام2009 قام حلف الناتو–تأكيدا منه على أهمية استمرار المشاركة في عمليات مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية– باستبدال عملية التحالف الحامي بعملية أُخرى أُطلق عليها"عملية درع المحيط" Opération Ocean Shield هدفها لا يقتصر على محاولة إيقاف القرصنة فحسب بل بالتعاون مع غيرها في تبادل المعلومات حول حركة القراصنة[3].

وتشارك في هذه العملية خمس سفن تابعة للحلف من المجموعة البحرية الدائمة رقم(1)، وتقوم هذه السفن بدوريات في المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية ومنطقة القرن الإفريقي، وعلى طول ممر النقل البحري الموصى به دوليا، متعاونة في ذلك مع السفن المشاركة في عملية أتلانتا والعمليات التي

---

[1]– د.عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق ، ص94،95.

[2]– راجع تقرير الأمين العام الصادر عملا بقرار مجلس الأمن 1846(2008) في الوثيقة: S/2009/ 590, parag 26.

[3]– د.عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص26.

تقوم بها القوات البحرية المشتركة، إضافة إلى قيامها بدعم الدول المحيطة بالصومال في بناء قدراتها وتطويرها فيما يتعلق بكيفية مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن[1].

والجدير بالذكر أن عملية درع المحيط تم تمديد مهمتها في إطار مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية حتى نهاية عام2010، وبذلك تضيف مثالا آخر لصور الجهود الدولية المبذولة في مجال مكافحة ظاهرة القرصنة.

ثالثا) مشاركة عمليات القوات البحرية المشتركة:

إن القوات البحرية المشتركة هي إحدى قوات المهام البحرية الإئتلافية متعددة الجنسيات الضالعة في قمع القرصنة قبالة السواحل الصومالية، هذا الإئتلاف المشكل في جانفي 2009 يتكون من 23دولة، ترأسه الولايات المتحدة الأمريكية ليعمل تحت قيادتها في إطار المساهمة في عمليات مكافحة ومنع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في كل من خليج عدن، وبحر عمان وبحر العرب والخليج العربي والبحر الأحمر وأجزاء من المحيط الهندي، وتغطي أنشطة هذه القوات مساحة بحرية تقدر ب2،5مليون ميل مربع من المياه الدولية[2].

كما تعمل هذه القوات على مكافحة الإرهاب وتأمين الممر البحري الرابط بين الخليج العربي عبر مضيق هرمز مرورا بخليج عدن عبر مضيق باب المندب فالبحر الأحمر ثم قناة السويس[3].

وتتكون القوات البحرية المشتركة من ثلاث قوات أساسية وهي قوة المهام المشتركة 150(Combined Tank Force) قوة المهام المشتركة (151) وقوة المهام المشتركة (152)، وقد إختصت الفرقتان الأولى والثانية بمهام محددة لمكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية[4].

---

[1]– راجع تقرير الأمين العام الصادر عملا بقرار مجلس الأمن 1846(2008) في الوثيقة: S/2009/ 590, parag 22.

[2]– نفس المرجع، ص22.

[3]– نفس المرجع، ص22.

[4] –Gottfried Soelle Mboundja, op,cit, p84,85.

وكانت الفرقة 150 أول قوة بحرية رسمية تشكل من طرف أمريكا بعد أحداث11 سبتمبر2001 بالتنسيق والاشتراك مع عدة دول أخرى (فرنسا، اسبانيا، ألمانيا، المملكة المتحدة) وتعمل تحت قيادة الأسطول الخامس الأمريكي[1]، وهي قوة بحرية متعددة الجنسيات تساهم في مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال بدء من أواخر عام 2008 حتى 10 جانفي2009.

وفي 22 جانفي2009 سلمت الفرقة 150دورها في مكافحة القرصنة إلى الفرقة 151 حيث تضطلع هذه الأخيرة بمهمة محدودة بدون قيود جغرافية وتهدف إلى إنشاء هيكل دولي يجمع بين القوة المسلحة وتبادل المعلومات الإستخباراتية وتنسيق الدوريات.

وتتكون هذه القوة من قرابة 24 سفينة تشارك فيها كل من الولايات المتحدة الأمريكية، كندا، الدنمارك، فرنسا، ألمانيا، اليونان، ايطاليا، هولندا، باكستان، المملكة العربية السعودية، اسبانيا، كوريا الجنوبية، تركيا، اليمن وغيرها.

إن التنسيق لعمليات القوة 151 يتم من NAVCENT بالبحرين، وقد إنضمت قوات حرس السواحل الأمريكية ومنفذي القوانين والمفارز(Ledets) إلى الطواقم التي تعمل على متن سفن (T F151) من أجل تدعيم أداء البعثات الإستشارية خلال عمليات الصعود، وتوفير التدريب لفرقة العمل المعنية بالإجراءات والأدلة وتطبيق القانون البحري وما يتصل بها من القضايا[2].

ويتم تداول قيادة العمل 151دوريا بين قيادات البحرية المشتركة، وتنسق البحرية الأمريكية وقوة العمل المشتركة 151 بشكل فعال مع عمليات مكافحة القرصنة البحرية التي تقوم بها وتساندها عمليات أتلانتا التي تقوم بها بحرية الإتحاد الأوروبي.

---

[1] – Kurt Bodewig et Aristotelis Pavlidis et Tarmo Kouts, le rôle de L'union européenne dans la lutte contre la piraterie, Rapport à l'assemblée de l' UEO, recommandation N°840, document A/2037,4 juin 2009. www.assembly. eu. org.

[2] –Ploch lauren and Blanchard christopher M and O'Rourke Ronald and Mason R. chuck and O. King Rawle, piracy off the horm of Africa congressional research service, washington28september2009, p19.

وتبذل القوة 151 جهودا لاستحداث آلية للتنسيق العسكري بما يعرف بالوعي المشترك، لإزالة نشوب النزاعات بينها وبين الدول التي قامت بنشر قواتها البحرية في المنطقة للمشاركة في مراقبة ومكافحة القرصنة البحرية كروسيا والصين والهند[1].

3.1.2.3.2.الجهود الفردية للدول النشطة في إجراءات مناهضة القرصنة البحرية

لم تقتصر جهود مكافحة القرصنة البحرية على قرارات مجلس الأمن الدولي أو العملية الأوروبية أو العمليات الأخرى المناهضة للقرصنة قبالة السواحل الصومالية، بل شهدت أيضا الجهود التي قامت بها بعض الدول المتضررة من عمليات القرصنة سواء من خلال تعرض بعض سفن الصيد أو السفن التجارية التابعة لها للاختطاف، هذا ما دعاها إلى إرسال قوات بحرية إلى خليج عدن لمكافحة القرصنة الصومالية. وهذا ما سنتطرق إليه فيمايلي.

أولا) روسيا: أقلقت ظاهرة القرصنة البحرية في منطقة خليج عدن روسيا، فهناك أعداد كبيرة من السفن الروسية تعبر البحر الأحمر وقناة السويس بصورة دائمة، باعتبارها الطريق الأقل تكلفة لنقل البضائع من المحيط الهادي إلى البحر الأسود وبحر البلطيق.

كما أن توافد أعداد كبيرة من السفن الحربية التابعة لأمريكا ودول غرب أوروبا يخلق نوعا من الرقابة والحصار على صادرات روسيا من السلاح إلى المنطقة العربية والقارة الإفريقية[2].

إن مشاركة روسيا في الجهود الدولية لمكافحة القرصنة في خليج عدن وفي المياه المقابلة للسواحل الصومالية بدأت متأخرة نسبيا مقارنة بالولايات المتحدة ودول أوروبا الغربية، ولم ترسل وحداتها البحرية إلى خليج عدن إلا في شهر جانفي 2009، وتتمثل المشاركة في بعض السفن الحربية التي تحمل طائرات هليكوبتر وأخرى مزودة بقدرات إشتباك متقدمة[3].

---

[1] – Ploch lauren and Blanchard christopher M and O'Rourke Ronald and Mason R. chuck and O. King Rawle op,cit, p19.

[2] – د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص175، وأُنظر أيضا: Gottfried Soelle, op, cit, p85.

[3] – د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص196.

ثانيا) الصين: قال متحدث باسم وزارة الخارجية الصيني ليوجيانتشاو أن الحكومة الصينية ترحب بالتعاون الدولي لمكافحة القرصنة، وأن الصين قررت إرسال عدة سفن حربية إلى السواحل الصومالية، جاء ذلك غداة هجوم استهدف سفينة صينية في خليج عدن على متنها نحو 30بحارا، خلال هذه الفترة عبرت 1265سفينة صينية بالمنطقة بمعدل ثلاثة إلى أربعة في اليوم، وأن 20% منها تعرضت لهجوم من القراصنة[1].

وفي إطار تحركات الصين تجاه مكافحة القرصنة أرسلت في 26 ديسمبر2008 مدمرتين حربيتين وسفينة إمداد صينية (تحمل على متنها قوة تتألف من حوالي 800 فرد بينهم 70 من جنود العمليات الخاصة) في الجهود الدولية لمكافحة أعمال القرصنة وحماية السفن التجارية الصينية من هجمات القراصنة، وهي الخطوة التي قوبلت بتأييد من الأمم المتحدة وهي المرة الأولى التي ترسل فيها الصين سفنها الحربية في مهمة خارج أراضيها منذ الحرب العالمية الثانية[2].

وتتمثل مهمة السفن الثلاث في توفير الحماية للسفن التجارية البحرية الصينية في منطقة خليج عدن، إضافة إلى حماية السفن التي تحمل المساعدات الإنسانية التي ترسلها المنظمات الدولية مثل برنامج الغذاء العالمي التابع لمنظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة إلى الصومال[3].

ثالثا) الهند: أبدت الهند إهتمامها في مكافحة القرصنة البحرية في خليج عدن، كون غالبية الممرات الملاحية المؤدية إلى موانئها تمر من هذا المكان، لذلك دعت إلى إنشاء قوة حفظ سلام تابعة للأمم المتحدة بهدف التصدي لعمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية بمناسبة عقد الدورة 101 لمنظمة الملاحة الدولية، وفي 23أكتوبر 2008 أرسل الأسطول الهندي سفينة حربية إلى خليج عدن[4].

---

[1]– نفس المرجع، ص197.

[2]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص177وانظر أيضا Gottfried Soelle, op, cit, p85.

[3]–CHRISTIEN Menard, la piraterie maritime, op, cit; p33,34.

[4]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص99.

وتتمثل مهمة القوات البحرية الهندية المرسلة إلى خليج عدن حماية أمن وسلامة السفن الهندية، هذا التحرك بدأ عندما إختطف القراصنة ناقلة هندية رغم إبحارها ضمن قافلة من السفن التي تحظى بالحماية الدولية ضد القراصنة في المنطقة في أول عملية خطف سفينة في خليج عدن[1].

وفي إطار تحركات القوات البحرية الهندية لمكافحة القرصنة أعلنت أن إحدى سفنها الحربية دمرت سفينة للقراصنة في خليج عدن في معركة قصيرة وقعت في ساعة متأخرة من يوم19نوفمبر2008، وتم إعتقال 23 من القراصنة الصوماليين واليمنيين الذين هاجموا سفينة تجارية في خليج عدن.

حيث جاء في تصريح عن البحرية الهندية أن قطعة حربية هندية أرسلت قواتها الخاصة في مروحية إلى سفينة (أم تي غايب) التي ترفع العلم الأثيوبي بعدما تلقت نداء مساعدة مفاده أن السفينة تتعرض لإطلاق نار من جانب مركبين، وحاول القراصنة الفرار وتمت ملاحقتهم واستسلموا للقوات الخاصة حين صعدوا على متن المركبين، وأوضحت البحرية أن 23 شخصا استسلموا منهم 12 صوماليا و11 يمنيا.

وفي نوفمبر 2008 أعلنت أنها أغرقت مركبا للقراصنة قبالة السواحل الصومالية، وذلك ردا على هجوم تعرضت له الفرقاطة (أي أن أس تابات) لكن المكتب البحري الدولي أفاد لاحقا أن المركب المدمر تايلندي وكان قراصنة قد إحتجزوه قبالة سواحل اليمن[2].

رابعا) اليابان: إلى جانب جهود الدول السالفة الذكر، أبدت اليابان أيضا إهتمامها بمسألة مكافحة القرصنة البحرية، حيث إتخذ مجلس الوزراء الياباني في 26 ديسمبر 2008 قرارا بإرسال سفن حربية يابانية إلى منطقة خليج عدن وذلك لحماية السفن اليابانية أو التي تحمل مواطنين يابانيين ضد أعمال القرصنة، وذلك على الرغم من أن الدستور الياباني دستور سلمي يمنع اليابان من الاشتراك في أي

---

[1]– د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص199.

[2]– نفس المرجع، ص199.

أعمال قتالية في الخارج، لذلك فإن السفن التي أرسلتها اليابان في شهر فبراير 2009 إلى منطقة خليج عدن ستقتصر مهمتها على حماية السفن التي ترفع العلم الياباني أو التي تحمل مواطنين يابانيين فقط[1].

كما أبدت الحكومة اليابانية إستعدادها للمشاركة في إنشاء المركز الإقليمي لمكافحة القرصنة في اليمن، وتقديم الدعم لليمن في مجال بناء القدرات والتدريب لأفراد قوات خفر السواحل، وأكد وزير النقل اليمني أهمية الدعم الدولي لهذا المركز، كون أهميته لا تقتصر على دول الإقليم فحسب وأن المسؤولية الإقليمية والدولية تقتضي مواجهة وحل مشكلة القرصنة في المياه الدولية المحاذية للصومال[2].

وفي خلاصة استعراض الجهود المشتركة والفردية يمكن القول أن نجاح هذه القوات في مهمتها يحتاج إلى التنسيق فيمابينها، لذلك وضعت تلك الدول إطارا للتعاون بين قوات حلف الأطلنطي وكل من روسيا والصين والهند واليابان وماليزيا واليمن، وتتمثل مجالات التعاون فيمابينها في تبادل المعلومات بينها، وتقديم بعض سفن الإنقاذ البحري والضباط المؤهلين لضمان تعاون فعال للمكافحة ضد القرصنة.

وبالفعل نجحت هذه القوات الدولية في القبض على 202 من القراصنة في عام 2009، قدم منهم 159 شخصا إلى المحاكمة في بعض الدول المشاطئة مثل اليمن وكينيا وسلطات بونتلاند في الصومال، وتم نقل 21 من القراصنة إلى فرنسا وهولندا وأمريكا[3].

2.2.3.2. الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

تعد ظاهرة القرصنة البحرية التي تصاعدت في العالم عموما، وقبالة سواحل الصومال خصوصا في منطقة خليج عدن والبحر الأحمر ومنطقة القرن الإفريقي خلال أعوام 2007، 2008، 2009، 2010 نوعا من الجريمة المنظمة المدمرة لسلامة أمن النقل البحري.

وعلى الرغم من هذا الظهور لظاهرة القرصنة وانتشارها في تلك المناطق البحرية، إلا أن دول تلك المنطقة ظلت تنظر في بادئ الأمر إلى الظاهرة بعدم الاهتمام إلا بعد أن بدأت القطع العسكرية الأجنبية تتوافد إلى المنطقة لحماية سفنها من عمليات القرصنة.

---

[1]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص100.

[2]– د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص200.

[3] –د. عادل عبد الله المسدي، مرجع سابق، ص96.

ولهذا بدأ التحرك لدول المنطقة تجاه القرصنة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن ومنطقة القرن الإفريقي سواء في إطار التعاون المشترك أو على المستوى الفردي.

لذا سنحاول من خلال هذا المطلب التطرق للجهود الإقليمية المبذولة لمكافحة القرصنة البحرية.

1.2.2.3.2.الجهود المشتركة في إطار جامعة الدول العربية

قامت جامعة الدول العربية بجهود واضحة وملموسة من أجل مكافحة القرصنة البحرية ومثال ذلك إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1988 والتي اعتبرت أن القرصنة هي إحدى الجرائم التي تضمنتها الإتفاقية، وايجاد موقف عربي موحد تجاه ما يجري من حشود عسكرية وأعمال قرصنة قبال سواحل الصومال وفي خليج عدن ومياه البحر الأحمر وعلى أن تبذل الجهود في ضوء قواعد القانون الدولي ذات الصلة، ومع إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[1].

وفي إطار تحرك جامعة الدول العربية عقد مجلس السلم والأمن العربي التابع للجامعة إجتماعا في 27 أكتوبر 2008 في مقر جامعة الدول العربية بالقاهرة وذلك لمناقشة قضية القرصنة البحرية.

وقد كان الإجتماع الأول قد تأجل بعد أن اعتذر مندوب مصر في الجامعة عن الحضور، بالاضافة لامتناع مندوب الصومال عن الحضور.

ويضم مجلس الأمن والسلم العربي في عضويته كلا من سوريا والسعودية والجزائر وجيبوتي والسودان، بالاضافة إلى الأمانة العامة للجامعة العربية، ومشاركة كل من مصر والصومال واليمن نظرا لأنها معنية بمواجهة هذه الظاهرة.

وناقش المجلس قضية القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية من قبل بعض الميليشيات الصومالية، وكذلك متابعة كيفية تنفيذ ما ورد في قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1838 الصادر في أكتوبر عام 2008 بشأن التعاون الإقليمي والدولي لمكافحة القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية[2].

---

[1]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص181.

[2]– د.محمد عبد المنعم عبد الغني، جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي العام، منتدى القانون الدولي، العدد الثالث، أفريل 2009، جامعة القاهرة، ص154.

وكانت أهم قرارات مجلس الأمن والسلم العربي الدعوة إلى ضرورة التعامل مع جذور المشكلة المتمثلة في تدهور الأوضاع السياسية والأمنية والإنسانية في الصومال، ورفض فكرة أو محاولة تدويل أمن مياه البحر الأحمر، مشددا على أن الحماية مسؤولية الدول المشاطئة عليه، ورفض أي محاولات فرض نوع من الوصاية الدولية على البحر الأحمر وحركة الملاحة الدولية فيه.[1]

واقترحت بعض الدول العربية[2] إنشاء قوة شرطة بحرية مشتركة بين الدول المطلة على البحر الأحمر، لتأمين الملاحة وتكوين (قوة لحفظ السلام) في البحر الأحمر، وقد تمت متابعة ظاهرة القرصنة البحرية من ثلاث منطلقات: الأول كيفية مواجهة القرصنة، والثاني حماية الأمن في هذه المنطقة مسؤولية عربية في المقام الأول، والثالث والأخير وضع حد للأعمال التي تهدد الأمة العربية[3].

وفي 4 نوفمبر 2008 تبنى مجلس السلم والأمن العربي التابع لجامعة الدول العربية بيانا بخصوص القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية جاء فيه:

1- الإدانة الكاملة لحوادث القرصنة والسطو المسلح سواء في المياه الإقليمية للصومال أو في أعالي البحار قبالة السواحل الصومالية.

2- تعزيز التعاون مع الحكومة الانتقالية الصومالية تحقيقا للأمن والاستقرار في الصومال وتأمين سواحلها ضمانا لسلامة أنشطة الشحن والملاحة وإيصال المعونات الإنسانية.

3- تعزيز التشاور والتنسيق بين الدول العربية والأجهزة المتخصصة بجامعة الدول العربية، بما في ذلك المنظمة البحرية الدولية والأمم المتحدة لمواجهة أعمال القرصنة والسطو المسلح في المياه الإقليمية الصومالية أو في أعالي البحار قبالة السواحل الصومالية.

---

[1]- د.ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص177.

[2]- الدول المشاركة في تشكيل قوة واجب بحرية عربية هي: البحرين، جيبوتي، مصر، الأردن، الكويت، عمان، قطر، المملكة العربية السعودية، السودان، الإمارات العربية المتحدة، اليمن، كما شاركت دول الخليج الواقعة خارج منطقة عمل القراصنة نظرا لتزايد القلق حيال الخطر الذي تشكله القرصنة على صادرات النفط والغاز لديها.

[3]- د.ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص177

4- تعزيز آليات التنسيق والتعاون العربي فيما بين الدول العربية المتشاطئة على البحر الأحمر لمكافحة عمليات القرصنة.

وفي 3مارس 2009 قرر مجلس الجامعة القرار رقم 7022الذي ينص على: إعتماد البيان الصادر عن مجلس السلم والأمن العربي بشأن القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية بتاريخ 4 نوفمبر 2008، و الترحيب بمشاركة الإمارات العربية المتحدة، جيبوتي، السعودية، الحكومة الصومالية المؤقتة، عمان، مصر، اليمن والأمانة العامة في مجموعات الإتصال الدولية المعنية بمواجهة القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية[1].

وأيضا في إطار الجهود العربية والتعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة في خليج عدن ومنطقة القرن الإفريقي، أقر الإجتماع المشترك لقادة القوات البحرية وخبراء وزارة الخارجية في مجلس التعاون الخليجي[2] والدول العربية المطلة على البحر الأحمر في عام 2009 تشكيل قوة بحرية عربية من دول الخليج العربي والدول المطلة على البحر الأحمر لمكافحة القرصنة وذلك تمشيا مع قرارات الشرعية الدولية وقرارات مجلس الأمن الدولي وتكون تحت قيادة موحدة لمدة عام على أن يتم بعد ذلك تقييم الوضع[3].

وتتولى هذه القوة التي تتشكل من دول مجلس التعاون الخليجي الست واليمن ومصر والأردن والسودان وجيبوتي مسؤولية تأمين الحماية ضد القرصنة البحرية التي تستهدف السفن وناقلات النفط والغاز، وتنسيق قيادة هذه القوات البحرية مع القوات الموجودة والقوات التابعة للدول التي تعمل بشكل مستقل في المنطقة لنفس الغرض حيال تبادل المعلومات وتوزيع مناطق المسؤولية ضمن الممر الآمن.

---

[1]-د.أحمد أبو الوفاء محمد حسن، مرجع سابق، ص11.

[2]- مجلس التعاون الخليجي هو كيان سياسي واقتصادي، تعرف قواته العسكرية التي تم تشكيلها عام 1986ب"درع الجزيرة"، وهي قوات تحالف مشتركة، يقتصر نشاطها على القيام بمناورات مشتركة سنوية، وفي عام 2010قضى المجلس بإنشاء مركز لتبادل المعلومات في البحرين، من أهداف المركز هو زيادة الوعي الإقليمي على حركة المرور البحري وأنماط حياة جميع الجهات الفاعلة البحرية، وكذا تكثيف التعاون في البحر بين القوات البحرية التابعة لدول مجلس التعاون الخليجي بهدف إتباع منهجية مشتركة والتعامل بفعالية مع الجرائم العابرة للحدود(الاتجار غير المشروع بالبشر، الأرهاب) والقرصنة، أنظر في ذلك: اللواء الركن بحري إبراهيم المشرّخ، بناء قوة تدخل فعالة لدول مجلس التعاون الخليجي في البحر، إحياء القوة العربية لمكافحة القرصنة البحرية على الموقع: .www . contrepiracy.ae

[3]- د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص102.

وكذا التنسيق مع الجهات الحكومية وشركات النقل البحرية والموانئ البحرية التابعة لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية والدول العربية المطلة على البحر الأحمر، لإصدار قوائم عن التحركات اليومية لسفنهم التي تبحر في المناطق ذات الإهتمام لتسهيل عملية تأمين الحماية لها[1].

وأكد المجتمعون على احترام الدول العربية المطلة على البحر الأحمر لسيادة الصومال ووحدة أراضيه وإستقلاله السياسي وعدم التدخل في شؤونه الداخلية، وأكدوا على أهمية استبعاد البحر الأحمر من أية ترتيبات دولية خاصة بمكافحة القرصنة البحرية باعتبار أن البحر الأحمر تقع مسؤولية حمايته الرئيسية على الدول العربية المطلة عليه[2].

وتحقيقا للتعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية وقعت20[3] دولة على مدونة سلوك بشأن مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن في منطقة غربي المحيط الهندي وخليج عدن قبالة السواحل الصومالية، وتم ذلك في ختام أعمال المؤتمر الدولي الذي عقد في جيبوتي من 26إلى 29جانفي 2009 لمكافحة القرصنة، وتتضمن المدونة التدابير التي ترمي إلى قمع القرصنة والسطو المسلح الذي يستهدف السفن[4].

---

[1]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق ص102،103.

[2]– اليمن أول من حذر من مخاطر انعكاس الأوضاع في القرن الإفريقي على سلامة الملاحة الدولية www.26 sep.net/weeks/1494/ page 11_3pdf

[3]– وقعت على هذه المدونة كل من: إثيوبيا، الأردن، جزر القمر، جمهورية تنزانيا، جنوب افريقيا، جيبوتي، موزمبيق، سيشل، الصومال، عمان، كينيا، الملديف، مدغشقر، اليمن، مصر، المملكة العربية السعودية، فرنسا، كينيا، موريشيوس، اريتريا، وقد انضمت إلى هذا الإتفاق الاقليمي أربعة دول أوروبية تم تبعتها استراليا ومن ثم الو م أ في 22سبتمبر 2014، أنظر في ذلك: بوهيشيسيا إندو: ورقة عمل بعنوان: اتفاق التعاون الاقليمي بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا، نموذج ناجح للتعاون الإقليمي، مكافحة القرصنة في آسيا، مؤتمر الامارات المتحدة لمكافحة القرصنة 2014 على الموقع: www.Counterpiracy.ae تاريخ التحميل20 فيفري 2015 على الساعة: 11:30

[4]– راجع المواد 3و4و5 من مدونة جيبوتي لقواعد السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح الذين يستهدفان السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن 29يناير 2009 على الموقع: www.yemen.gov.ye/potral/transport تاريخ التحميل: 27 فيفري 2015 على الساعة: 18:00

كما تضمنت آلية التنسيق والتعاون لمكافحة القرصنة البحرية في منطقة غرب المحيط الهندي وقبالة السواحل الصومالية وخليج عدن والبحر الأحمر، وتنسيق عمليات الإنقاذ وتبادل المعلومات والمساعدات بين الدول[1].

كما نصت المدونة على إنشاء مركز إقليمي بحري لتبادل المعلومات بشأن القرصنة والسطو المسلح في البحر يكون مقره مدينة صنعاء في اليمن، وكذلك إنشاء مركزين آخرين في مدينة مومباسا بكينيا ومدينة دار السلام بتنزانيا، بالإضافة إلى قيام كل دولة طرف في المدونة بتعيين جهة إتصال وطنية لكي تتولى التنسيق والإتصال مع المراكز الإقليمية الأخرى[2].

كما تبنى هذا المؤتمر الذي عقد في جيبوتي تحت إشراف المنظمة البحرية الدولية قرارا بشأن المساعدات التقنية والتعاون الفني من أجل ضمان حصول الدول المشاركة على المساعدات الفنية في مجال التدريب والتأهيل، بالإضافة إلى إنشاء مركز للتدريب على مكافحة القرصنة في جيبوتي[3].

وتتمثل مهام المراكز في تجميع واستقبال المعلومات والانذارات الصادرة بشأن القرصنة في المنطقة وإعادة إبلاغها ونشرها على الدول الأطراف، ولكنها لا تختص بالقيام بعمليات حربية بحرية، كما يمكن لهذه المراكز إعداد إستراتيجية دائمة لمكافحة القرصنة في المنطقة غير أن الدول الساحلية في المناطق المنكوبة تحتاج إلى المساندة والدعم من المجتمع الدولي حتى تنجح هذه المراكز والمشروعات في تحقيق أهدافها[4].

2.2.2.3.2.الجهود الفردية للدول العربية المطلة على البحر الأحمر

لم تقف حكومات الدول مكتوفة الأيدي للحد من ظاهرة القرصنة البحرية والسطو المسلح التي ترتكب ضد السفن قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن والبحر الأحمر، بل إضافة إلى دورها في

---

[1]– راجع المادة 8من مدونة السلوك.

[2]– راجع الفقرة الأولى من المادة 8 من مدونة السلوك.

[3]– مدونة السلوك، مرجع سابق.

[4]– راجع المركز الإقليمي لمكافحة القرصنة بصنعاء–وزارة النقل اليمنية– 2ماي 2009 على الموقع
www. 26sep.net/news-detals.php ?ing : arabic §said/53052-8.10.009

الجهود المشتركة في إطار جامعة الدول العربية قامت بجهود منفردة من أجل قمع ومكافحة أعمال القرصنة البحرية، وفيمايلي سنتعرض لتلك الجهود.

أولا) الجهود اليمنية لمكافحة القرصنة البحرية: تعتبر اليمن من أُولى الدول التي نبهت إلى خطورة الأوضاع القائمة في منطقة القرن الإفريقي منذ بداية التسعينات، ومع ظهور حالة الفوضى والصراعات في دول القرن الإفريقي حاولت اليمن القيام بالكثير من الجهود لاحتواء تلك الصراعات بين الفرقاء لشعورها بأن ما يحدث في دول القرن الإفريقي يؤثر مباشرة على اليمن سياسيا واقتصاديا وأمنيا واستراتيجيا[1].

وأدانت اليمن عمليات القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة السواحل الصومالية وفي خليج عدن واعتبرت أن هجمات القراصنة تندرج ضمن الأعمال والجرائم الارهابية، لذلك ركزت اليمن جهودها على كيفية تعزيز آليات التنسيق والتشاور بين الدول العربية المطلة على البحر الأحمر لمكافحة القرصنة والتحذير من خطورة توافد القوات الأجنبية على الأمن القومي العربي[2].

هذا التحرك جاء تزامنا مع دعوتها لإنشاء مركز إقليمي في اليمن لجمع وتبادل المعلومات حول القرصنة وإبداء استعدادها لمكافحة أعمال القرصنة في أعالي البحار إذا ما قدم لها المجتمع الدولي مساعدات التقنية اللازمة.

كما قامت اليمن في إطار مساعيها للحد من ظاهرة القرصنة باتخاذ العديد من الاجراءات، يتمثل أهمها في تكثيف الدوريات الأمنية البحرية في الشريط الساحلي المحاذي لخليج عدن وباب المندب ونشرها ما يقارب ألفي جندي من قوات خفر السواحل[3].

وتزويد هذه القوات بعدد من الزوارق الحربية مجهزة بمختلف الأجهزة والمعدات، وسارعت في استكمال البنية الأساسية لقوات خفر السواحل خاصة في خليج عدن الذي يبلغ طوله 500 كم.

---

[1]– المركز الاقليمي لمكافحة القرصنة، مرجع سابق، ص03.

[2]– محمد عايش ، السعودية ومصر، بحر أحمر بدون خليج عدن، مجلة أبواب، مارس 2009، ص22.

[3]– عايش علي حواس، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي–مواجهة تهديد القرصنة في خليج عدن، الفصل الخامس، مركز البحوث والمعلومات، وكالة سبأ، 2009، ص122.

بالإضافة إلى إنشاء أربعة مراكز لرصد عمليات القرصنة في كل من صنعاء وعدن والحديدة والمكلاء، بحيث تتولى هذه المراكز جمع البيانات والمعلومات حول ظاهرة القرصنة وتحليلها.

ونظرا لصعوبة حماية وتأمين الحدود البحرية على طول الشريط الساحلي فقد عمدت اليمن إلى إنشاء مشروع الرقابة الساحلية عبر تركيب أجهزة رادار مزودة بكاميرات مراقبة في الموانئ وفي المراكز التي تم إنشاؤها في قطاع خليج عدن وتنفيذ المشروع يتم على أربع مراحل حتى يستطيع تغطية السواحل اليمنية كافة التي تمتد مسافتها نحو 2200 كيلومتر[1].

والهدف من وراء تنفيذ هذا المشروع هو تأمين سلامة الملاحة البحرية وضمان أمن السفن المارة والحد من أعمال القرصنة ومكافحة أي عمل غير مشروع، وبالتزامن مع ذلك، رفعت اليمن من مستوى قواتها البحرية وعملت على تفعيل التواصل والتنسيق بين هذه القوات وقوات خفر السواحل[2].

وفي 26 أفريل 2009 تمكنت القوات البحرية اليمنية من تحرير أربع سفن يمنية من أيدي القراصنة وذلك بعد مرور أقل من أربع وعشرين ساعة من اختطافها.

وإذا كانت اليمن تعتبر شريكا أساسيا في جهود مكافحة القرصنة البحرية فهي في الوقت ذاته تعد ضحية لها، نظرا لمهاجمة القراصنة سفن الصيد اليمنية باستمرار حيث أن القرصنة في المياه الدولية قبالة سواحل الصومال وخليج عدن أصبحت تشكل تهديدا جدّيا لحياة الآلاف من الصيادين اليمنيين وسبل عيشهم، ما أدى إلى حرمان آلاف الأسر اليمنية من مصادر أرزاقهم، حيث تجاوزت خسائر اليمن نتيجة أعمال القرصنة في مجال الاصطياد مبلغ 150مليون دولار خلال العام 2011[3].

ثانيا) جهود المملكة العربية السعودية: يعد البحر وسيلة النقل الرئيسية لصادرات السعودية وارداتها من البترول والبضائع وبنسبة تصل إلى 90% من حجم تلك الصادرات والواردات، فأي تهديد لخطوط الملاحة البحرية لا بد أن يؤثر سلبا على أمنها الاقتصادي والوطني، ومع ذلك تعاملت السعودية مع

---

[1]– المركز الاقليمي لمكافحة القرصنة بصنعاء، مرجع سابق، ص06

[2]– اليمن أول من حذر من مخاطر انعكاس الأوضاع في القرن الإفريقي على سلامة الملاحة الدولية www.26 sep.net/weeks/1494/ page 11_3pdf ، مرجع سابق، 05

[3]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص87.

ظاهرة القرصنة البحرية في خليج عدن بنوع من اللامبالاة، وحصرت اهتمامها في كيفية الحيلولة دون انتقال أعمال القرصنة إلى مياه البحر الأحمر باعتباره ضمن مجالها الحيوي[1].

ويرجع عدم اهتمامها بالقرصنة في خليج عدن إلى أمرين: الأول وجود طريق آمن بديل لنقل البترول إلى دول غرب أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، وهو طريق الخليج العربي، رأس الرجاء الصالح الذي تم استخدامه بكثافة من دول مجلس التعاون الخليجي منذ تنامي نشاط القرصنة، والأمر الثاني: هو اطمئنانها إلى قدرة الوجود العسكري لحلفائها في المياه المقابلة للساحل الصومالي على درء مخاطر الظاهرة والحد من تداعياتها[2].

إلا أن موقف المملكة السعودية قد تغير بشكل كبير وملحوظ في مجال مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح عقب اختطاف ناقلة النفط السعودية العملاقة"سايروس ستار"على أيدي قراصنة صوماليين يوم 15نوفمبر2008 وهي في طريقها لنقل ما قيمته 100مليون دورلار[3].

وعلى إثر ذلك الحادث مباشرة دعت الرياض إلى عقد جلسة استثنائية لمجلس جامعة الدول العربية للتشاور حول أعمال القرصنة، وخرج المشاركون في نهاية الاجتماع ببيان ختامي أدانوا فيه أعمال القرصنة وأكدوا على ضرورة تعزيز التعاون العربي الإفريقي في دعم الجهود الرامية لمواجهة القرصنة[4].

كما استضافت السعودية في 29 جوان 2009 الإجتماع المشترك للقيادات البحرية وخبراء وزارة الخارجية في مجلس التعاون والدول العربية المطلة على البحر الأحمر[5]، ولقد توصل المؤتمر إلى تشكيل قيادة موحدة لمدة سنة لهذه الدول وأقر المجتمعون على أن تقوم السعودية بتنسيق جهود هذه القوات في الأمم المتحدة، والمنظمة البحرية الدولية ومجموعة الاتصال الدولية لمكافحة القرصنة مركزين

---

[1]– محمد عايش، مرجع سابق، ص22.

[2]– نفس المرجع ، ص22.

[3]– تم اختطاف ناقلة النفط على بعد 500ميل جنوب شرق مومباسيا، والتي تحمل أكثر من ثلاثمائة ألف طن، وطولها يوازي طول حاملة الطائرات Ninint2 انظر: د.صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص113.

[4]– د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص185.

[5]– وهي كل من مصر، السودان، اليمن، الأردن، جيبوتي.

على ضرورة استيعاد البحر الأحمر من أية ترتيبات دولية متعلقة بمكافحة القرصنة، مع ضرورة احترام سيادة الصومال.

جاء هذا الاجتماع ردا على تعرض سفن هذه الدول للقرصنة، وسفن دول الخليج المحملة بالنفط والغاز المارة عبر البحر الأحمر وقناة السويس إلى البحر المتوسط[1].

هذا إلى جانب مشاركة السعودية في عدد من المؤتمرات الدولية والإقليمية التي تعقد لبحث موضوع مكافحة القرصنة البحرية، منها مشاركة السعودية في الاجتماع الإقليمي الذي عقد أكثر من مرة في جيبوتي وتمخض عنه مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح الذين يستهدفان السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن 2009.

إضافة إلى ذلك مشاركة السعودية بثلاث فرقاطات Fregate حديثة ذات قدرات قتالية عالية، وأنها نفذت العديد من المهام المتمثلة في حماية السفن التجارية السعودية، ومرافقتها أثناء عبورها المناطق التي تشهد نشاطا متزايدا لأعمال القرصنة، وكذلك قيامها بأعمال المراقبة على مدار الساعة باستخدام الطائرات العمودية المرافقة لتلك السفن، إضافة إلى استجاباتها الفورية لنداءات الاستغاثة التي تصدر من السفن التجارية وتقديم المساعدة اللازمة لها[2].

والخلاصة أن السعودية تنظر إلى أعمال القرصنة بوصفها تهديدا لخطوط الملاحة البحرية، وإحدى أنواع الجرائم البحرية التي تضرب مفاصل الإقتصاد العالمي، وأن هناك حاجة لتعاون المجتمع الدولي من أجل مكافحة القرصنة والقضاء عليها بكل الوسائل اللازمة، وعلى أن تكون هذه الاجراءات وفق قرارات الشرعية الدولية وتحت مظلة الأمم المتحدة، وبالتالي فهي لا تعارض الوجود العسكري الأجنبي قبالة السواحل الصومالية لكنها تتحفظ على مثل هذا الوجود في البحر الأحمر لأن أمن البحر الأحمر من وجهة نظرها يقع على عاتق الدول المطلة عليه.

---

[1] – د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص186.

[2] – نفس المرجع، ص186.

ثالثا) الجهود المصرية: تعد مصر من بين الدول الأكثر تضررا من عمليات القرصنة في خليج عدن، لما لتلك الظاهرة من تأثير سلبي في سلامة واستقرار الخط الملاحي الدولي الذي يمر بقناة السويس، وبالتالي على الأمن القومي المصري.

لذلك فإن تحرك مصر لمواجهة ظاهرة القرصنة لا يعد خيارا في حد ذاته إنما هو ضرورة ملحة لحماية أمنها والدفاع عن مصالحها القومية، ويتجلى هذا بوضوح من خلال الكثير من الجهود والتدابير التي قامت وتقوم بها مصر منها المصادقة على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982في 22جوان1983، وأيضا إصدار القانون رقم 232لعام 1982بشأن سلامة السفن[1].

وفي إطار تحركات مصر لمكافحة القرصنة البحرية استضافت القاهرة في 20 نوفمبر2008 إجتماعا تشاوريا للدول العربية المطلة على البحر الأحمر، وهي مصر، اليمن، السعودية، الأردن، السودان، جيبوتي، الحكومة الانتقالية الصومالية والجامعة العربية، بهدف تنسيق الجهود لمكافحة ظاهرة القرصنة والاجراءات التي يمكن اتخاذها ليظل البحر الأحمر آمنا من خطر القرصنة.

وقد تمخض عن هذا الاجتماع إقرار تشكيل آلية ولجان متخصصة عسكرية وقانونية وفنية واقتصادية في أسرع وقت ممكن لوضع مقترحات لتعزيز أمن وسلامة الملاحة في البحر الأحمر، ومواجهة أي احتمالات لانتقال ظاهرة القرصنة إليه[2].

وفي 7 فيفري 2009 عقد في القاهرة الاجتماع الثاني لمجموعة الاتصال الدولية لمكافحة القرصنة أمام سواحل الصومال بمشاركة 40 دولة لغرض إقرار الاستراتيجية المصرية لنشر الوعي الخاص لمكافحة القرصنة[3].

كما اقترحت مصر إنشاء محكمة دولية بقرار من مجلس الأمن لمحاكمة القراصنة، وأنه سيترتب على القرار تشكيل مجموعة اتصال دولية للتعامل مع الظاهرة، وذلك لكي يتوفر الغطاء الشرعي القانوني والعملي لكل جهود مكافحة القرصنة وعدم تجاوز الحقوق السيادية المتعارف عليها للدول

---

[1]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص186.

[2]– أحمد عبد الظاهر، القرصنة البحرية، جريمة عالمية وهموم عربية، مقال منشور على الموقع:
http://www.26septembre.net /weeks/ 1494/ page/ 11

[3]– د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص181.

الأعضاء، وقد جاء هذا الاقتراح من مندوب مصر الدائم (ماجد عبد الفتاح) لدى الأمم المتحدة في كلمته أمام مجلس الأمن في 17ديسمبر2008[1].

كما كشف وزير الخارجية للتخطيط السياسي وإدارة الأزمات خلال اجتماع لجنة الشؤون العربية في 20جانفي 2009أن مصر تمارس العديد من الجهود بخلاف التحرك الدبلوماسي لمواجهة ظاهرة القرصنة، مشيرا إلى أن مصر لن تقف مكتوفة الأيدي حيال تلك المشكلة حفاظا على مصالحها وأمنها القومي وسلامة حركة التجارة بقناة السويس، وأوضح أن مصر تعد دراسة مستفيضة تحدد سبل المشاركة القوية في المحافل الدولية حول القرصنة[2].

وتأكيدا لذلك جاءت مشاركة مصر في الاجتماع الإقليمي الذي نظمته المنظمة البحرية الدولية في جيبوتي في 4 فيفري2009 لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن، وذلك سعيا منها لكبح جماح ظاهرة القرصنة أمام السواحل الصومالية التي باتت تهدد المصالح المصرية سواء من خلال تهديد السفن والبحارة المصريين أو من خلال التأثير سلبا على سلامة واستقرار الخط الملاحي الدولي الذي يمر بقناة السويس[3].

وحرصا من مصر على سيادة الدول على مياهها الإقليمية ترفض وجود قوات دولية في مياهها الإقليمية والبحر الأحمر حتى ولو كان الهدف هو مكافحة أعمال القراصنة الموجودة قبالة السواحل الصومالية، وهذا ما أكده وزير الشؤون القانونية مفيد شهاب في 28 فيفري2009 مشيرا إلى أن قرارات مجلس الأمن الدولي وقيام عدد من الدول بارسال مدمرات وسفن وطائرات استطلاع لحماية سفنها التجارية أدت إلى ظهور نوع من الوصاية الدولية على البحر الأحمر وحركته الملاحية واستغلال موارده الطبيعية[4].

كما أكد مساعد وزير الخارجية ورئيس الوفد في مجموعة الاتصال الدولية في 30 ماي 2009، أن مجموعة الإتصال الدولية الخاصة بمكافحة القرصنة في اجتماعها الثالث بمقر الأمم

---

[1]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص187.

[2]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص118.

[3]– نفس المرجع، ص119.

[4]– نفس المرجع ، ص120.

المتحدة اعتمدت استراتيجية الاعلام والاتصال التي أعدتها مصر بصفتها رئيسا لمجموعة العمل الرابعة المنبثقة عن مجموعة الاتصال للتوعية بمخاطر القرصنة وسبل مكافحتها داخل الصومال وبين مجتمعات الدول الإقليمية وعلى المستوى الدولي[1].

وفي إطار التحركات نجحت المخابرات المصرية بجهودها في مواجهة التحديات التي تحدث في المنطقة بتحرير السفينة المصرية (المنصورة) وطاقمها[2]، لذلك أعلنت مصر أنها مستعدة للاشتراك في قوة دولية لمجابهة القرصنة، ولا ينبغي لدولة بذاتها الإنفراد بهذا العمل، وفي هذا الشأن أعلن المتحدث الرسمي لمجلس الوزراء المصري أن المجلس بحث امكانية اشتراك مصر في قوة دولية لمحاربة القرصنة في منطقة القرن الإفريقي، وشدد المجلس على أن مصر ترفض قيام دولة بذاتها للنهوض بهذا العمل، لأن أمن البحر الأحمر مسؤولية الدول المطلة عليه[3].

3.2.2.3.2.الجهود الآسيوية والإفريقية لمكافحة القرصنة البحرية

عملت دول جنوب شرق آسيا على مكافحة القرصنة البحرية من خلال إنشاء مركزين وهما مركز مكافحة القرصنة البحرية بكوالالمبور بماليزيا ومركز الاتفاق الاقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة في آسيا المعروف بالريكاب.

وعلى غرار الدول الآسيوية عملت الدول الافريقية على مكافحة القرصنة البحرية من خلال إنشاء مدونتي السلوك في منطقة القرن الافريقي والآخر ضم وسط افريقيا وغربها. وسنتطرق بالتفصيل لتلك الجهود فيمايلي:

أولا) جهود دول جنوب شرق آسيا:

في إطار القضاء على أعمال القرصنة البحرية المتزايدة في جنوب شرق آسيا، اقترح المكتب البحري تأسيس مركز اقليمي بالمنطقة، كما ركزت المنظمة البحرية الدولية جهودها بالمنطقة من خلال تشجيع وحث الدول الآسيوية على إبرام اتفاق اقليمي لمكافحة القرصنة والأعمال غير المشروعة.

---

[1]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، مرجع سابق، ص188.

[2]– د.إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص181.

[3]– د.سعد الزروق امحمد الرشيد، المرجع السابق، ص188.

وسنتناول المركزين بالتفصيل فيمايلي:

أ) دور مركز مكافحة القرصنة البحرية بماليزيا: تم تأسيس المركز الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية بجنوب شرق آسيا بناء على اقتراح المكتب البحري الدولي بعد التباحث والتشاور مع دول المنطقة وشركات الملاحة، وتمت الموافقة على إنشائه في عام 1992، وتم توفير رأس المال اللازم لإنشائه بمساهمات من الشركات الملاحية العملاقة وبعض الدول.

وقد افتتح المركز في أكتوبر عام 1992، وجاء تأسيسه كثمرة للتعاون بين المكتب البحري الدولي، وغرفة التجارة الدولية، ويتبع هذا المركز المكتب البحري الدولي بلندن، ويقوم المركز باصدار نشرات وتقارير على فترات مختلفة أسبوعية، شهرية، ونصف سنوية وسنوية عن حوادث القرصنة البحرية[1].

ومن مهام واختصاصات مركز مكافحة القرصنة البحرية بماليزيا مايلي:

1- تلقي المركز جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في المنطقة القريبة والمحيطة بالمركز ويقوم فورا بارسال إشارات تنبيه للسفن الأخرى التي تكون قريبة من سفن المنطقة لأخذ الحيطة والحذر كما يقوم بإبلاغ الجهات المختصة بنفس المنطقة لتتولى مباشرة الحادث وضبط القراصنة، كما يقوم المركز بتنسيق الجهود الرامية إلى ضبط الجناة واستعادة السفينة إذا كانت تحت سيطرة القراصنة، وقد وقعت عدة حوادث أسهم المركز في ضبط الجناة واستعادة السفن[2].

---

[1]- المكتب البحري الدولي، مركزمكافحة القرصنة البحرية، الموقع على شبكة الانترنت: http:// www. Icc . wbo. Org / ccs/ menu imb

[2] - تجدر الإشارة إلى حادث القرصنة التي تعرضت لها السفينة (M / V Aiundra Rainbow) والتي كانت تبحر من اندونيسيا إلى اليابان في 22اكتوبر 1999، حيث قام القراصنة بإلقاء طاقم السفينة وعددهم 17 شخص في البحر معهم رماثات الجناة، وتم إنقاذهم بواسطة قارب صيد فيما بعد، وتمكن القراصنة من خطف السفينة، وعند وقوع هذه الحادثة باشر مركز مكافحة القرصنة باذاعة رسائل إلى جميع السفن موضحا فيها مواصفات السفينة التي تعرضت للهجوم، وفي يوم 1999/11/14 ورد للمركز بلاغ من ربان أحد الناقلات الكويتية عن اشتباه بسفينة تحمل نفس مواصفات السفينة المخطوفة موضحا أنها تبحر باتجاه بحر العرب، فقام المركز فورا بارسال المعلومات إلى حرس السواحل الهندي طالبا منهم المساعدة في العثور على السفينة، نظرا لقرب موقع البلاغ من السواحل الهندية، وأثناء عملية البحث اشتبه حرس السواحل الهندي في إحدى السفن التي تحمل مواصفات قريبة من السفينة المخطوفة تأخذ اسما مغايرا لاسم السفينة = المخطوفة وبعد التدقيق مع المكتب البحري الدولي اتضح أنه لا يوجد سفينة تحمل الاسم المشتبه به، وفي يوم 1999/11/16 تمكن حرس السواحل الهندي من ضبط السفينة المشتبه بها، واتضح أنها نفس السفينة المخطوفة وعلى

2- كما يساعد المركز في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أي دولة عن طريق الخبراء والمتخصصين، الذين ينتقلون فور وقوع الحادث في مكان ما وتقديم المشورة اللازمة.

3- يبث المركز تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن عبر الأقمار الصناعية، ومن خلال شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية، ويمكن لأي سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز.

وما يمكن أن يؤخذ على هذا المركز رغم المهام والاختصاصات التي يباشرها إلا أن الإجراءات التي إتخذها ليست فعالة بالقدر الكافي لمكافحة أعمال القرصنة البحرية.

ب) الإتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة في آسيا ريكاب RECCAP: منذ ما يزيد على خمس وعشرين عاما وبالتحديد منذ عام 1985 بذلت المنظمة البحرية الدولية OMI جهودا كبيرة لمكافحة القرصنة البحرية، ومنذ بداية التسعينات ركزت جهودها في منطقة جنوب شرق آسيا، وخاصة منطقة مضيق ملقا[1] الواقعة بين ماليزيا وأندونيسيا، وذلك من خلال حث الدول الآسيوية على إبرام إتقاق إقليمي بهذا الشأن[2].

لذلك اجتمعت الدول الآسيوية المعروفة بالآسيان والبالغ عددها عشر دول بالاشتراك مع كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسيريلانكا وبنجلادش، وأبرمت الإتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا المعروف بإتفاق RECCAPوذلك في نوفمبر عام 2004 ودخلت حيز النفاذ في4 ديسمبر 2005.

متنها 16فرد من القراصنة يحملون الجنسية الإندونيسية، لمزيد من التفاصيل أنظر: المكتب البحري الدولي: مركز مكافحة القرصنة البحرية، على الموقع: www. Iccwbo.org/ccs/menu imb

[1]- يعد مضيق ملقا MALACCA من أهم الممرات الملاحية العالمية الذي يربط بين الشرق الأوسط والشرق الأقصى، وهو يوفر على السفن العملاقة مسافة تزيد عن 1600كم، وتمر عبره أكثر من مائتي سفينة تجارية يوميا.

[2]- تضم كل من: بروناي، دار السلام، كمبوديا، أندونيسيا، لاوس، ماليزيا، ميانمار، الفلبين، سنغافورة، تايلاند، الفيتنام، تحتوي الإتفاقية على 22مادة، أنظر في ذلك: د.صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص119.

وقد وضعت هذه الإتفاقية التي تعتبر أول إتفاقية إقليمية بين الحكومات من أجل إقامة نظام إقليمي للتعاون الإقليمي والتنسيق بين الدول الأطراف لمنع ومعاقبة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في البحار.

وتنفذ الدول الأطراف هذا الإتفاق طبقا لقوانينها الوطنية، على ألا يتعارض هذا الإتفاق مع حقوق وواجبات الدول الأطراف بموجب قواعد القانون الدولي، وبصفة خاصة إتفاقية قانون البحار 1982.

كما أن تنفيذ هذا الإتفاق لا يعطي الحق لأي دولة متعاقدة في تتبع أو مطاردة القراصنة داخل المياه الإقليمية لدولة مجاورة، ولا الحق في مباشرة الاختصاص القضائي بالنسبة للجرائم التي ترتكب في المياه الإقليمية لدولة متعاقدة أخرى[1].

ووفقا للاتفاقية الإقليمية RECCAP فقد أُنشئ المركز الإقليمي لتبادل المعلومات ومقره دولة سنغافورة بهدف تنمية التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة، وذلك لمنع وقمع أعمال القرصنة وأعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن، ويتم هذا التعاون من خلال الرجوع إلى أجهزة المركز أو من خلال التعاون الثنائي المباشر بين الأطراف المتعاقدة.

ومن مهام المركز القيام باستقبال وتحليل المعلومات المتعلقة بحوادث القرصنة وأعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن، والقيام بابلاغها إلى الدول الأطراف الأخرى المتعاقدة في أسرع وقت ممكن، كما يقوم بابلاغ الدول الأطراف بالحالات التي يوجد فيها تهديد خطير بالقرصنة أو أعمال السطو المسلح ضد السفن[2].

كما يلزم كل طرف بتعيين شخص محدد يكون مكلفا بالاتصال بالمركز، ويجب على كل دولة متعاقدة إلزام السفن التابعة لها وملاك هذه السفن ومشغليها بابلاغ السلطات الوطنية المختصة عن أي حادث قرصنة أو سطو مسلح يرتكب ضد هذه السفن، وفي كل حالة تستقبل فيها دولة متعاقدة إنذارا من

---

[1] – YANI Shunji, la coopération régionale contre la piraterie en Asie . A.f..D.I 2006.p394.

[2] – راجع المادة 07 من اتفاق ريكاب لعام 2004 لمكافحة القرصنة والأعمال غير المشروعة على الموقع: www. Recaap.org، ص397.

المركز بوجود خطر جسيم يهدد بارتكاب أعمال القرصنة أو أعمال سطو مسلح ضد السفن، عليها أن تقوم بإذاعة هذا الإنذار إلى كل السفن الموجودة في المنطقة المهددة من ذلك[1].

كما تلتزم الدول الأطراف بالتعاون الوثيق مع المركز إلى أقصى حد ممكن لمنع ومعاقبة أعمال القرصنة، وأعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن، ويتضمن هذا التعاون تقديم المساعدات التقنية كبرامج التدريب والتعليم التقني[2].

كما أن هذا الإتفاق يلزم الدول بالتعاون فيما بينها فيمايتعلق بتقديم المساعدات القضائية والتعاون القضائي، خاصة بالنسبة لتسليم الأشخاص الذين ارتكبوا أعمال قرصنة أو أُتهموا بارتكابها، وهو بذلك يشجع الدول الأطراف على تطوير وتقوية الاجراءات والوسائل الضرورية لمنع جرائم القرصنة وأعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن في هذه المنطقة[3].

وتعتبر اتفاقية ريكاب نموذجا ناجحا للتعاون الإقليمي وأول إتفاقية متعددة الأطراف لمكافحة القرصنة والسطو المسلح في منطقة جنوب شرق آسيا، وما يؤخذ على هذه الاتفاقية عدم توقيع بعض الدول عليها كماليزيا وأندونيسيا مما يحد من فعاليتها، ذلك أن القرصنة البحرية تقع بصورة أساسية في مضيق Malacca و Sunda و Lombok، وهذه المناطق قريبة من تلك الدول[4].

ثانيا) جهود الدول الإفريقية في مكافحة القرصنة البحرية:

عملت الدول الإفريقية على مكافحة القرصنة البحرية من خلال إنشاء مدونتي السلوك في منطقة القرن الإفريقي (مدونة جيبوتي) والأخرى ضمت وسط إفريقيا وغربها (مدونة غينيا)، وسنتطرق بالتفصيل لتلك الجهود.

---

[1]– راجع المادة 09 من اتفاق ريكاب لعام 2004، مرجع سابق، ص398.

[2]– راجع المادة 14 من نفس الإتفاق، ص398.

[3]– أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص111.

[4] –Ho. (j) : combating piracy and armed robbery in Asia: the Reccap information sharing centre(Isc) marime policy33, 2009, p433.

أ) مكافحة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي: أدت المطالبة المتزايدة من جانب الدول المطلة على البحر الأحمر للاتحاد الإفريقي بضرورة التحرك لوضع حل لمشكلة القرصنة البحرية إلى عقد مؤتمر نيروبي في11 ديسمبر2008[1]، بحضور الأمين العام للأمم المتحدة والمبعوث الخاص للصومال، و120 شخصية يمثلون أربعين دولة إفريقية على مستوى الخبراء الوزراء لمناقشة سبل مكافحة القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية.

أسفر هذا المؤتمر عن تأييد الدول المشاركة للجهود الإقليمية والدولية لمكافحة المشكلة بما في ذلك العملية العسكرية التي أطلقتها ست دول أوروبية من الحلف الأطلنطي، وفرض عقوبات ردعية بحق الزعماء الصوماليين الذين يثيرون العقبات في طريق تحقيق المصالحة الوطنية في الصومال[2]، والسعي للوصول إلى إتفاق أوسع مع الدول الساحلية المحاذية لهذا البلد لايجاد إطار قانوني لتسهيل ملاحقة القراصنة.

وقد تقدم مندوب الإتحاد الافريقي في الأمم المتحدة بدعوة إلى إرسال قوات دولية إلى الصومال لتحقيق الاستقرار بهدف منع عملية القرصنة البحرية[3].

كما تم التوصل إلى مدونة السلوك الاقليمي من خلال المؤتمر الذي عقد من26 إلى29 جانفي2009 في جيبوتي (تم التطرق إلى مدونة السلوك في المطلب الأول من هذا المبحث) والذي أسفر إعتماد إتفاق للتعاون الإقليمي لمكافحة وقمع أعمال القرصنة التي ترتكب ضد السفن في خليج عدن وفي الجزء الغربي من المحيط الهندي.

وقد إتفقت الدول الأعضاء في مدونة جيبوتي لقواعد السلوك البحرية الدولية على التركيز على أربع مجالات عمل هي تبادل المعلومات، تعزيز التدريب الإقليمي، مراجعة التشريعات الوطنية وبناء

---

[1]– تعتبر كل من سيشل وكينيا أول دولتين في المنطقة المستعدتين للقيام بالملاحقة القضائية للقراصنة المشتبه بهم الذين تقبض عليهم أساطيل أجنبية، أنظر في ذلك: Christian(M) op, cit, p32.

[2]– د.أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص112،111.

[3]– مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، الدورة الخامسة، الأمم المتحدة، فيينا18أكتوبر 2010، ص10.

القدرات. وقد سعت المنظمة البحرية الدولية من خلال مجالات العمل هذه إلى تعزيز القدرات الإقليمية عن طريق التعاون والتنسيق بهدف قمع القرصنة[1].

ويظهر هذا الإتفاق أهمية تعاون دول المنطقة وأهمية العمل المشترك فيمابينها لايجاد حل يضمن أمن الملاحة البحرية، ويترك الإتفاق للدول الأطراف الموقعة عليه مدة سنتين لكي تقوم باعتماد التشريعات والإجراءات كل في إطار نظامها القانوني الداخلي لتنفيذ الإتفاق السابق[2].

ب) جهود دول غرب إفريقيا: أدت حوادث القرصنة البحرية المتزايدة في غرب إفريقيا والتي تختلف عن تلك التي تقع قبالة القرن الإفريقي، ذلك أن معظم أعمال القرصنة في غرب إفريقيا تتم ضمن المياه الإقليمية على مساحة 12 ميل بحري، وهي عادة عبارة عن هجمات يتم شنها ضد سفن راسية، يستهدف القراصنة سفنا تحتوي على بضائع قيمة، ويستولون بشكل خاص على المنتجات النفطية المكررة مثل الغزولين[3].

فالبضائع المهربة تدر أرباحا نقدية طائلة للمجرمين–الذين غالبا ما ينظمون عملياتهم عبر دول متعددة– الذين قد تفوق قدراتهم البحرية تلك التي تتمتع بها القوات البحرية التي يتم إرسالها لاحباطهم.

على إثر ذلك إجتمع 13 من رؤساء الدول وممثلي المجموعة الاقتصادية لدول وسط إفريقيا(ECCAS) والدول الأعضاء في المجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا(ECOWAS) في

---

[1]– فيليب هوليهيد، البناء على مدونتي قواعد السلوك قائمتين لتعزيز التعاون الاقليمي بهدف تحقيق التنمية البحرية في جوانبها كافة، فرصة لا يجب تفويتها، المؤتمر الثالث لدولة الامارات العربية المتحدة حول مكافحة القرصنة، 11ديسمبر2013، ص1 على الموقع: www.counterpiracy.ae.

تم الاطلاع عليه بتاريخ 9 سبتمبر 2015 على الساعة: 11:00

[2]– د.أبو الخير أحمد عطية، المرجع السابق، ص112.

[3]– ففي 28أوت 2012 قام قراصنة بخطف ناقلة البترول"إينرجي سنتوريون" التي ترفع علم المملكة المتحدة وهي راسية في مياه منطقة لومي ،في توغو، ووصلها بناقلة بترول أخرى، وسرقة حمولة النفط الضخمة التي فيها، والهرب إلى لاغوس بدون أن يتم ضبطهم. وقد حاولت قوات توغو البحرية توقيف ناقلة البترول الضخمة مستخدمة زورقا دفاعيا للدوريات الأمنية مع محركات خارجية. ولما أبحرت الناقلة باتجاه بنين، حاولت قوات توغو البحرية تحذير جيرانها منها، لكنها لم تنجح في ذلك، وأثناء الحادثة، جرّت ناقلة لبترول مرساتها على طول خط أنابيب الغاز الفائقة الأهمية التابعة لغرب افريقيا، فأحدثت أضرارا جسيمة. ولم تكن تلك الحادثة الوحيدة التي تقع في المنطقة، فلقد تجاوز عدد الأعمال الاجرامية في مياه غرب افريقيا تلك التي تقع قبالة القرن الافريقي.أنظر في ذلك: فيليب ج هايل، مرجع سابق، ص1.

ياوندي في الكاميرون، واتفقوا على وضع استراتيجية بحرية تعاونية تركز على إيجاد حلول اقليمية للمشاكل بالمنطقة.

واعتمدوا في هذه القمة مدونة سلوك تعرف بمدونة خليج غينيا لقواعد السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والنشاط البحري غير المشروع في غرب إفريقيا ووسطها، تمت صياغتها على غرار مدونة جيبوتي لقواعد السلوك، وهي تعد مثال يبين كيفية تطوير مدونة جيبوتي لقواعد السلوك لمعالجة قضايا أوسع نطاقا تؤثر في المنطقة[1].

وقد كانت الخطة التي تم وضعها عبارة عن مشروع متعدد المراحل يبدأ باتفاق غير ملزم بين 26 دولة في غرب افريقيا ووسطها، ثم يحث الجهات الموقعة على الدخول في اتفاق ملزم في غضون ثلاث سنوات.

وفي ختام مؤتمر قمة ياوندي أعلن رئيس تشاد أنها كانت المرة الأولى التي يجتمع فيها قادة من الدول الأعضاء في المجموعتين الاقتصاديتين الإقليميتين في إفريقيا للنظر في إيجاد حلول لمشكلة إقليمية، وأن تنفيذ هذا الإتفاق سيؤدي إلى تحسين الأمن البحري على المدى الطويل، وبالتالي إلى تعزيز التنمية الإقتصادية والنمو في المستقبل[2].

وقد اعتمدت جمعية المنظمة البحرية الدولية بالاجماع في جلستها28التي انعقدت في ديسمبر2013 القرار رقم (28) A1069 حول منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والأنشطة البحرية غير المشروعة في خليج غينيا، يدعو القرار، الحكومات بالتعاون مع المنظمة ووفق ما قد تطلب الحكومات في المنطقة إلى مؤازرة هذه الجهود وتقديم تبرعات مالية للصندوق الاستئماني لدول غرب ووسط إفريقيا التابع للمنظمة البحرية الدولية[3].

كما ألزمت المنظمة البحرية الدولية الدول الأعضاء فيها في غرب افريقيا و وسطها بوضع تشريعات وطنية تجرّم القرصنة والاعتداءات على السفن، وغيرها من الأنشطة البحرية غير المشروعة،

---

[1]– فيليب ج هايل، مرجع سابق، ص4.

[2]– نفس المرجع، ص2.

[3] – كريس تريلاوني، دور المنظمة البحرية الدولية في تعزيز الأمن البحري في غرب افريقيا ووسطها، مؤتمر الامارات العربية المتحدة لمكافحة القرصنة 30/29/أكتوبر2014، ص4 على الموقع: www.counterpiracy.ae.

وتنسيق الهياكل والاجراءات واستخدام موظفين مدربين تدريبا جيّدا في المجال العملياتي والفني واللوجستي للوفاء بمسؤولياتهم على نحو فعال في جميع جوانب السلامة البحرية والأمن وحماية البيئة البحرية[1].

وتجدر الإشارة إلى أن مدونتي جيبوتي وغرب إفريقيا لقواعد السلوك تتضمنان أُطرا متفق عليها قادرة على معالجة قضايا متعلقة بحماية المساحات البحرية في افريقيا[2] بهدف إتاحة إمكانية تنمية الاقتصاد الأزرق[3].

هذا وقد تطرقنا في هذا الفصل لجريمة القرصنة البحرية سنحاول في الفصل التالي التطرق لصورة أخرى من صور الجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية.

---

[1] – فيليب هوليهيد، مرجع سابق، ص5.

[2] – نفس المرجع، ص5.

[3] – هي استراتيجية بحرية إفريقية متكاملة لعام2050 اعتمدت في جانفي2014 تولي اهتمام كبير للتنمية البحرية في برنامج التنمية لما بعد سنة2015، المرجع: كريس تريلاوني، مرجع سابق، ص06.

الفصل الرابع

الجرائم الحديثة الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

4.2 الجرائم الحديثة الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية

تعتبر جريمة تلويث البيئة البحرية من أهم الجرائم التي تمس أمن وسلامة البيئة البحرية، وهو الأمر الذي يستدعي إلى تعاون وتضامن كل دول العالم لمكافحة هذه الجريمة.

ورغم أن المسؤولية الجنائية لم تتقرر بعد بالنسبة لأفعال التلوث التي ترتكبها الدول، إلا أن الالتزامات التي قررتها إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام1982على عاتق الدول بخصوص مشكلة التلوث، تبين مدى اهتمام المجتمع الدولي بهذه المسألة، وإتجاهه نحو إضفاء صفة الجريمة على أفعال التلوث التي يقوم بارتكابها الأفراد الطبيعيين والمعنويين.

وعلى ذلك سوف نتناول في هذا الفصل ماهية جريمة التلوث البحري(المبحث الأول) ثم المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث البحري(المبحث الثاني)

1.4.2. ماهية جريمة التلوث البحري

تعد البيئة أحد الاهتمامات الحديثة لفقه القانون الدولي، لما تتميز به من سمات خاصة ونظام بيئي متكامل جعل لها أهمية خاصة تؤثر بها في الحياة الإنسانية.

هذه البيئة قد تعترضها بعض المشاكل كالتلوث بمواد ينجم آثارا مؤذية بالموارد الحية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار، وإعاقة النشاطات البحرية، والاستخدامات الأخرى المشروعة للبحار، والحط من نوعية مياه البحر وقابليتها للاستعمال.

لذلك سوف نتطرق في هذا المبحث إلى مفهوم البيئة البحرية أولا، ثم مفهوم التلوث البحري ثانيا كل في مطلب مستقل.

1.1.4.2. مفهوم البيئة البحرية

للبيئة البحرية أهميتها الخاصة لتميزها عن كافة نطاقات البيئة الإنسانية، حيث تزخر البيئة البحرية بالعديد من الثروات الحية وغير الحية، وقد ارتأينا أن نستهل هذه الدراسة بالتعريف بالبيئة

البحرية وما تتمتع به من أهمية خاصة تميزها عن غيرها من البيئات الطبيعية الأخرى، وذلك على النحو التالي.

1.1.1.4.2. تعريف البيئة البحرية

سنتطرق في هذا الفرع لمختلف التعاريف التي طُرحت للبيئة البحرية، بداية بالتعريف اللغوي، ثم التعريف الفقهي، ثم التعريف القانوني.

أولا) التعريف اللغوي للبيئة البحرية:

أ) البيئة: يرجع الأصل اللغوي لكلمة البيئة في اللغة العربية إلى جذر "بوأ" والذي أخذ منه الفعل الماضي"باء" كما يقال:بوأ، أي حل ونزل وأقام. والاسم عن هذا الفعل هو البيئة فاستباءه، أي إتخذه مباءة بمعنى نزل وحل به[1].

كما يعبر بكلمة البيئة عن:

المحيط والوسط: بما تشمله من هواء وماء وفضاء وتربة وكائنات حية ومنشآت أقامها الإنسان لإشباع حاجاته.

المكان والمنزل: وهي الوسط الذي يعيش فيه الإنسان وتعرف من ذلك قولهم "تبوأت منزلا أي نزلته وبوأته منزلا هيّأه ومكّن له فيه.

الحالة: فيقال أنه لحسن البيئة أي هيئة التبوء، وباءت بيئة سوء أي بحال سوء، وإنه لحسن البيئة.

وفي المعجم الوجيز، أباء فلانا منزلا: هيّأه له وأنزله، و "وبوأ" فلانا منزلا وفيه أنزله. "تبوأ" المكان به نزله وأقام به. والبيئة: المنزل وما يحيط بالفرد أو المجتمع ويؤثر فيهما يقال: بيئة طبيعية، بيئة اجتماعية، بيئة سياسية[2].

---

[1]– ابن منظور أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم المصري/لسان العرب، الجزء الأول، 1982، ص382.

[2]– المعجم الوجيز، معجم اللغة العربية، القاهرة1993، ص66.

وقد جاء هذا اللفظ يحمل هذه الدلالات في أكثر من موضع في القرآن الكريم منها قوله تعالى:" وَٱلَّذِينَ تَبَوَّءُو ٱلدَّارَ وَٱلۡإِيمَـٰنَ مِن قَبۡلِهِمۡ يُحِبُّونَ مَنۡ هَاجَرَ إِلَيۡهِمۡ وَلَا يَجِدُونَ فِي صُدُورِهِمۡ حَاجَةً مِّمَّآ أُوتُواْ وَيُؤۡثِرُونَ عَلَىٰٓ أَنفُسِهِمۡ وَلَوۡ كَانَ بِهِمۡ خَصَاصَةٌۚ وَمَن يُوقَ شُحَّ نَفۡسِهِۦ فَأُوْلَـٰٓئِكَ هُمُ ٱلۡمُفۡلِحُونَ "[1]، أي الذين أقاموا وتوطنوا بالمدينة المنورة قبل هجرة الرسول صلى الله عليه وسلم إليها. وقوله تعالى: "وَٱذۡكُرُوٓاْ إِذۡ جَعَلَكُمۡ خُلَفَآءَ مِنۢ بَعۡدِ عَادٖ وَبَوَّأَكُمۡ فِي ٱلۡأَرۡضِ تَتَّخِذُونَ مِن سُهُولِهَا قُصُورٗا وَتَنۡحِتُونَ ٱلۡجِبَالَ بُيُوتٗاۖ فَٱذۡكُرُوٓاْ ءَالَآءَ ٱللَّهِ وَلَا تَعۡثَوۡاْ فِي ٱلۡأَرۡضِ مُفۡسِدِينَ "[2]، بمعنى هيّأ لكم الأرض بيئة فابنوا فيها قصورا وانحتوا من جبالها بيوتا.

وقوله تعالى: "وَٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ وَعَمِلُواْ ٱلصَّـٰلِحَـٰتِ لَنُبَوِّئَنَّهُم مِّنَ ٱلۡجَنَّةِ غُرَفٗا تَجۡرِي مِن تَحۡتِهَا ٱلۡأَنۡهَـٰرُ خَـٰلِدِينَ فِيهَاۚ نِعۡمَ أَجۡرُ ٱلۡعَـٰمِلِينَ "[3]، أي نخصص لهم غرفا في الجنة تكون منازلا لهم وبيئة.

كما تجلت دلالات لفظ البيئة في الأحاديث النبوية، كقوله صلى الله عليه وسلم: "من كذب عليّ متعمدا فليتبوّأ مقعده من النّار" أي فليأخذ مكانه أو منزله من النّار، وبمعنى آخر أن النّار هي البيئة يجازي بها على كذبه على رسول الله صلى الله عليه وسلم، وقال أيضا عليه الصلاة والسلام:"يا معشر

---

[1]– سورة الحشر، الآية09

[2]– سورة الأعراف، الآية74

[3]– سورة العنكبوت، الآية58

الشباب من استطاع منكم الباءة فليتزوج" يعني من كان في استطاعته أن يوفر ويهيء البيئة المناسبة لقيام عش الزوجية فعليه أن يتزوج لأنه يلزم لمن يريد أن يتزوج أن يبوئ زوجته منزلا[1].

والباءة بمعنى النكاح، وسمي كذلك لأن الرجل يتبوأ من أهله، أي يستمكن من أهله

كما يتبوأ من داره. فالباءة يراد منها النكاح والتزويج.

ومنه يتضح أن المفاهيم والمعاني التي تجلت بوضوح في القرآن الكريم والسنة الشريفة الموصوفة بها البيئة تجتمع في معنى الوسط أو المحيط الذي يعيش فيه الكائن الحي مسخرة ومذللة من الخالق العظيم بما تحتويه من عناصر وأبنية لازمة لعيش ذلك الكائن وراحته وهدوئه سواء كانت تلك العناصر قد خلقها الله كالشمس و الهواء والماء أو قد أوحى الله بها إلى العقل البشري[2].

وفي اللغة الفرنسية جاء بمعجم LaRousse أن البيئة في مجموع العناصر الطبيعية والاصطناعية التي تشكل إطار حياة الفرد[3]، وفي معجم Robert البيئة مجموع الظروف الطبيعية الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية والثقافية والاجتماعية القابلة للتأثير على الكائنات الحية والأنشطة الإنسانية[4].

وفي اللغة الانجليزية جاء معجم Longman تحت كلمة بيئة أنها مجموعة الظروف الطبيعية والاجتماعية التي يعيش فيها الناس، وتعني كلمة إيكولوجي Ecoloogy

مجموع العلاقات المتبادلة بين الكائن الحي ومسكنة[5].

---

[1]– الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون البيئي، الدار الجماهرية للنشر و التوزيع والإعلان،ليبيا 2000، ص21

[2]– د.عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2006 ، ص21.

[3]– Petit larousse en couleurs, Paris 1980, p345.

[4]–. Petit Robert, Paris, édition 1973, p134

[5]– أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث–تنمية الموارد الطبيعية) دون سنة، دار النهضة العربية، القاهرة، ص96.

والبادي من العرض السابق، أن المعنى اللغوي لكلمة بيئة يكاد يكون واحدا بين مختلف اللغات، فهو ينصرف إلى المكان أو المنزل أو الوسط الذي يعيش فيه الكائن الحي بوجه، كما ينصرف إلى الحال أو الظروف التي تكتنف ذلك المكان أيا كانت طبيعتها، ظروف طبيعية أو اجتماعية أو بيولوجية التي تؤثر على حياة الكائن ونموه وتكاثره[1].

ب) البحر: لغة: خلاف البر، الماء المالح، جمعه أبحر وبحور وبحار وتصغيره أبحير على غير القياس لا بحير[2]، ولقد ورد معنى البحر في اللغة بعدة معان منها ما جاء في لسان العرب بأنه "الماء الكثير أجاجا كان أم فراتا"، ولذا نجد التعبيرين في أدب العرب، فهناك من أسمى المياه العذبة بحرا قال الكميت:

أناس إذا وردت بحرهم صوادي العرائب لم تضرب.

وهناك من يقصر البحر على الماء المالح، وفي هذا المعنى يقول الشاعر:

وقد عاد ماء الأرض بحرا فزادني إلى مرضي أن أبحر المشرب العذب[3].

وقد أخذ القرآن الكريم بالمعنيين كما في قوله تعالى: "۞ وَهُوَ ٱلَّذِى مَرَجَ ٱلْبَحْرَيْنِ هَـٰذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ وَهَـٰذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَجَعَلَ بَيْنَهُمَا بَرْزَخًا وَحِجْرًا مَّحْجُورًا "[4].

ولعل هذا الاستعمال قصد به توكيدا للإعجاز من حيث أن قدرة الله شاءت أن تلتقي مساحات من الماء قد يحسبها الناظر بحرا وهي شقان متمايزان لكل خصائصه وصفاته[5].

---

[1]– أحمد عبد الكريم سلامة ، مرجع سابق، ص96، 97.

[2]– بطرس البستاني، محيط المحيط، قاموس مطول للغة العربية، بيروت، مكتبة لبنان، ناشرون عام1998، ص38.

[3]– ابن منظور، لسان العرب ، الجزء الاول، مرجع سابق، ص323

[4]– سورة الفرقان، الآية رقم53

[5]–د.محمد صالح لوجي الزوى، مرجع سابق، ص27.

كما يطلق القرآن الكريم على البحر "اليّم"وذلك ما ورد قوله تعالى:"فَأَخَذْنَٰهُ وَجُنُودَهُۥ فَنَبَذْنَٰهُمْ فِى ٱلْيَمِّ ۖ فَٱنظُرْ كَيْفَ كَانَ عَٰقِبَةُ ٱلظَّٰلِمِينَ "[1] ولكن لفظ البحر غلب على المياه المالحة، فكانت الملوحة سمة من سماته المميزة على أن الملوحة ليست وحدها هي الاعتبار الفريد في استخدام المصطلح، ذلك أن الكثرة سمة أخرى للبحر، وإلى هذا تشير الآية الكريمة "وَلَوْ أَنَّمَا فِى ٱلْأَرْضِ مِن شَجَرَةٍ أَقْلَٰمٌ وَٱلْبَحْرُ يَمُدُّهُۥ مِنۢ بَعْدِهِۦ سَبْعَةُ أَبْحُرٍ مَّا نَفِدَتْ كَلِمَٰتُ ٱللَّهِ ۗ إِنَّ ٱللَّهَ عَزِيزٌ حَكِيمٌ ﴿٢٧﴾ "[2]. وكل ما ينسب إلى البحر فهو بحري، فالبيئة البحرية لغة إذن هي منازل المياه المالحة[3].

ثانيا) التعريف الفقهي للبيئة البحرية:

يعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبيا في فقه القانون الدولي فقد درج هذا الفقه على استعمال مصطلح البحر للدلالة على تلك المساحات من الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح، والمتصلة فيما بينها دون عوائق، حيث عرفت بأنها: « مسطحات المياه المالحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء، ولها نظام هيدروجرافي واحد»[4]، أو بأنها:«مساحات المياه المالحة المتصلة ببعضها اتصالا حرا طبيعيا»[5].

ومن هذا التعريف يستبعد الفقهاء من نطاق البحار المساحات المغطاة بالمياه العذبة كالأنهار، ومن ثم فإن تلك المساحات العذبة تخرج من نطاق هذا التعريف مثل مياه الأنهار والبحيرات التي تغذي تلك الأنهار بالمياه العذبة في العالم وكذلك الينابيع.

---

[1] – سورة القصص،الآية 40.

[2]–سورة لقمان ، الآية 27

[3]–د.محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، مرجع سابق، ص983.

[4]– د.محمد صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، أطروحة دكتوراه،1990جامعة القاهرة، ص14.

[5]– د.محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص984.

كما يستبعد من نطاقه أيضا البحار المغلقة كبحر قزوين والبحر الميت إذ لا يتحقق فيها عنصر الاتصال بينها وبين المساحات المائية الأخرى من المياه المالحة في البحار أو المحيطات، وهذا لا يعني أن تلك المساحات المغطاة بالمياه العذبة أو المغطاة بالمياه بمنأى عن الحماية القانونية، إذ أن تلك المساحات من المياه تخضع لحماية قوانين حماية البيئة بصفة عامة التي تصدرها الدول وما جاء بالاتفاقيات الإقليمية التي أُبرمت بين بعض الدول التي تطل على تلك البحار المغلقة[1].

غير أن تلك التعاريف كانت تعبر عن نظرة الفقه الدولي التقليدي للبحار، إلى إعتبارها مجرد نطاق جغرافي وسبيل للملاحة البحرية، لذلك إهتم هذا الفقه بتنظيم حقوق وواجبات الدولة بشأنه، ضمانا لسيادتها على بعض أجزائه، وتأمينا لسلامة الملاحة البحرية، على حين أبدى هذا الفقه اهتماما قليلا بتنظيم الصيد في هذه البحار، وقد ظل هذا المفهوم التقليدي للبحار سائدا في فقه القانون الدولي حتى أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار[2]. وهو ما ستنطرق له في الآتي.

ثالثا) التعريف القانوني للبيئة البحرية:

سنتطرق لتعريف الاتفاقيات الدولية ثم لتعريف التشريعات الوطنية:

أ) تعريف البيئة البحرية في الاتفاقيات الدولية: كان أول ظهور لمصطلح البيئة البحرية في الوجود القانوني من خلال الأعمال التحضيرية لمؤتمر استوكهولم المعني بالبيئة الإنسانية والذي عقد عام 1972 بدعوة من منظمة الأمم المتحدة[3].

ثم ظهر بعد ذلك في أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة السادس لقانون البحار والتي عقدت في جنيف ونيويورك عام 1978، حيث تم من خلال المناقشات والمفاوضات التي دارت حول مصطلح البيئة البحرية الاتفاق على مفهوم جديد للبيئة، إذ تم إقرار إضافة فقرة جديدة إلى إحدى مواد الجزء الثاني عشر من الاتفاقية تتضمن الإشارة إلى شمول البيئة البحرية بما تعنيه من كافة صور

---

[1]– المستشار أحمد محمود الجمل مرجع سابق، ص36.

[2]– د.محمد صلاح هاشم، المرجع السابق، ص14.

[3]– نفس المرجع، ص 14.

الكائنات الحية الحيوانية والنباتية التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار وقيعانها وباطن تربتها بما تحتويه من ثروات طبيعية[1].

وتأكد هذا المفهوم المستحدث للبيئة البحرية في نصوص إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تجاوزت المفهوم الجغرافي ونظرت إليها بوصفها نظاما بيئيا متكاملا أو مجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما تنطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية، وكذلك العلاقات بين تلك الكائنات وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها[2].

أما مبادئ مونتريال التوجيهية لعام 1985 المتعلقة بحماية البيئة من التلوث من مصادر في البر عرفت البيئة البحرية بأنها:« المنطقة البحرية التي تمتد– في حالة مجاري المياه– إلى حدود المياه العذبة، بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد وممرات المياه المالحة». وقد إهتم هذا التعريف بتحديد النطاق المكاني للبيئة البحرية، دون أن يتناولها من منظور بيئي[3].

لذا يمكن أن نعرف البيئة البحرية بأنها: «مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالا طبيعيا، وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية ونباتية وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية وباعتبارها نظاما بيئيا متكاملا»[4].

ب) تعريف البيئة البحرية في التشريعات الوطنية: عرف المشرّع الإماراتي البيئة البحرية في المادة الأولى من القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم24 لعام1999 المتعلق بحماية البيئة وتنميتها بأنها: «المياه البحرية وما بها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات بحرية أخرى وما فوقها من هواء وما هو مقام فيها من منشآت أو مشروعات»[5].

---

[1]– د.صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم لقانون البحار1982، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1989، ص465.

[2]– نفس المرجع، ص466.

[3]– د.محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص15.

[4]– نفس المرجع، ص16.

[5]– راجع المادة الأولى من القانون الإماراتي رقم 24 لعام 1999 المتعلق بحماية البيئة وتنميتها.

أما المشرّع الجزائري لم يقم بإعطاء تعريف دقيق للبيئة حسب القانون رقم 10/03المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ونص على حماية البيئة بصفة عامة دون اقتصار على حماية عنصر معين من عناصرها مثل الماء أو الهواء.

فقد عرّف القانون المذكور البيئة من خلال منظور لحمايتها بمفهومه الشامل من خلال الرجوع إلى الأحكام العامة للقانون الذي يهدف إلى حماية الطبيعة والحفاظ على فصائل الحيوان والنباتات إبقاء التوازنات البيولوجية والمحافظة على المواد الطبيعية من جميع أسباب التدهور التي تهددها، وذلك في المواد 02،03،32 فقرة1،48[1]، أما المادة 02 نصت على أهداف حماية البيئة، والمادة 03 منه فنصت على مكونات البيئة.

لم يحدد المشرّع المصري في قانون البيئة المقصود بالبيئة البحرية، بيد أنه تدارك ذلك في اللائحة التنفيذية لهذا القانون، والتي عرّفت مكونات هذه البيئة على النحو التالي:

– خط الشاطئ: وهو أقصى حد تصل إليه مياه البحر على اليابسة أثناء أعلى مد يحدث خلال فترة لا تقل عن أحد عشر عاما.

– البحر الإقليمي: وهو المساحات من البحر التي تلي الشواطئ المصرية، وتمتد في البحر لمسافة 12ميلا بحريا مقاسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طبقا لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982.

– المنطقة الاقتصادية الخالصة: وهي المنطقة البحرية الممتدة فيما وراء البحر الإقليمي بمسافة مائتي ميل بحري مقاسة بخطوط الأساس.

البحر العام: وهو المساحات البحرية التي تقع وراء المنطقة الاقتصادية الخالصة[2].

2.1.1.4.2. أهمية البيئة البحرية

[1]– راجع القانون رقم 10/03 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة لعام 2003، مرجع سابق.

[2]– د.سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة 2007، ص229.

البيئة البحرية لها أهمية كبيرة في حياة الإنسان لقوله تعالى:"وَجَعَلۡنَا مِنَ ٱلۡمَآءِ كُلَّ شَيۡءٍ حَيٍّۖ أَفَلَا يُؤۡمِنُونَ "[1] إذ إن الماء هو العنصر الأساسي في تكوين كافة الكائنات الحية، مما يجعله لا غنى عنه لاستمرار الحياة على الأرض.

كما ظلت البحار زمنا طويلا لغزا غامضا، شغل حيزا كبيرا من تفكير الإنسان وجهده، لكشف أسراره وخباياه، إلى أن أتاح له العلم كشف أغوارها، وسبل استغلال ثرواتها، ومنذ ذلك الحين بدأت تظهر أهمية البيئة البحرية، وبدأ النظر إليها كجزء من المجال الحيوي، له أهميته الحيوية والاقتصادية، كما بدأ صراع الدول وتسابقها، لاستغلال الثروات الكامنة في هذه البيئة.

لذا سنتطرق فيمايلي للأهمية الحيوية للبيئة البحرية أولا ثم الأهمية الاقتصاديةثانيا والأهمية الاستراتيجية ثالثا.

أولا) الأهمية الحيوية للبيئة البحرية:

تتميز البيئة البحرية بإتصال أجزائها إتصالا حرا طبيعيا، يتيح سرعة التفاعل والتأثير بين أرجائها، فضلا عن أن انتشار البحار وإحاطتها باليابسة، جعل البحار تؤثر في اليابسة وفيما يعلوها من طبقات الجو، وفي إطار نظام كوني بالغ كامل، مما يحقق التوازن المناخي في البيئة الإنسانية، ويغذي مساحات شاسعة من الكرة الأرضية بالأمطار، ويحد من زيادة غاز ثاني أكسيد الكربون وذلك بامتصاصه من الجو، وذلك على النحو التالي:

أ) دور البيئة البحرية في تحقيق التوازن المناخي: يؤكد الخبراء أن البحار والمحيطات تتسم بارتفاع حرارتها النوعية، مما مكنها من أن تؤدي دور الآلة الحرارية الكبرى في البيئة الإنسانية، وهي خاصية تتيح للبحار أن تمتص قدرا كبيرا من كميات الحرارة التي تصل إليها من الطاقة الشمسية، ودون أن يؤثر ذلك في درجة حرارة البحار.

[1]–سورة الأنبياء، الآية 30.

كما تستطيع البحار أيضا أن تفقد كثيرا من حرارتها، دون أن تنخفض درجة هذه الحرارة انخفاضا كبيرا، كما أن التيارات البحرية تجعل درجة حرارة البحار والمحيطات تتوزع توزيعا متجانسا، فالبحر يمتد ليتخلل أو يحيط باليابسة، فيخفض حرارتها، ويلطف مناخها العام[1].

ب) البيئة البحرية مصدر الأمطار على اليابسة: فمن خلال عملية التبخر الذي تتعرض لها مياه البحار الناتجة عن أشعة الشمس مما يؤدي إلى تكون السحب فتندفع تحت تأثير الرياح بإتجاه اليابسة محدثة الأمطار مصدر المياه، وقد تتجمع هذه الأمطار في أماكن محددة فتشكل بحيرات، أو تزيد من مياه الأنهار، راوية اليابسة لتعطي الخيرات، ثم تعود لتصب في البحار مرة أخرى[2]، وهذا ما أكده لنا القرآن الكريم في قوله سبحانه وتعالى:" وَهُوَ ٱلَّذِىٓ أَرۡسَلَ ٱلرِّيَٰحَ بُشۡرَۢا بَيۡنَ يَدَىۡ رَحۡمَتِهِۦۚ وَأَنزَلۡنَا مِنَ ٱلسَّمَآءِ مَآءً طَهُورًا ﴿٤٨﴾ لِّنُحۡيِۦَ بِهِۦ بَلۡدَةً مَّيۡتًا وَنُسۡقِيَهُۥ مِمَّا خَلَقۡنَآ أَنۡعَٰمًا وَأَنَاسِىَّ كَثِيرًا "[3].

ج) قدرة البيئة البحرية على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون: تتميز البحار والمحيطات أيضا، بقدرتها على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو، وذلك من خلال عملية التمثيل الكلوروفيلي التي يقوم بها البلانكتون النباتي العالق في مياه البحار بكميات وفيرة، فتنفصل ذرات الكربون إلى مواد عضوية، وينطلق غاز الأكسجين ليذوب في الماء، فتتنفس به الكائنات الحية في البيئة البحرية.

وتتزايد قدرة البحار على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون بفعل التيارات البحرية الناشئة من تحرك مياه المحيطات الباردة في القطبين، وهبوطها إلى القاع نحو المناطق الإستوائية، فتتولد التيارات

---

[1] – د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص20.

[2] – د. محمد أنور سامر عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة عين شمس2001، ص33.

[3] – سورة الفرقان، الآيتان 48، 49.

الدافئة بسبب إندفاع الماء الدافئ إلى السطح، وتنقلب مياه المحيطات، فتزيد قدرتها على إمتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون[1].

وإذا علمنا أن معدل تولد هذا الغاز في الجو يتزايد بدرجة كبيرة، أمكننا أن ندرك أهمية ما تقوم به البيئة البحرية في هذا المجال، إذ يقدر ما أُفرز من هذا الغاز الخامل خلال النصف الأول من هذا القرن بحوالي 12% من جملته في الجو، ويتوقع العلماء أن ترتفع هذه النسبة إلى 70% من كميته الحالية في الغلاف الجوي، خلال المائة عام القادمة، نتيجة لتزايد عمليات الإحتراق والتوسع في استخدامات الطاقة العضوية[2].

إضافة إلى هذه الأهمية للبحار، فلها كذلك أهمية كبرى من الناحية الإقتصادية بما تزخر به من ثروات.

ثانيا) الأهمية الإقتصادية للبيئة البحرية:

للبيئة البحرية، فضلا عن أهميتها الحيوية، أهمية إقتصادية عظمى لم تستفد البشرية إلا بجزء يسير منها، وما فتئت هذه الأهمية تتعاظم نتيجة امتلاك الإنسان الأدوات التكنولوجية التي تمكنه من إكتشاف واستغلال موارد البيئة البحرية الحية وغير الحية.

أ) الموارد الحية في البيئة البحرية: تعيش في البيئة البحرية آلاف الأنواع والأجناس من الأحياء البحرية ذات القيمة الإقتصادية، ولكن لا ينتفع الإنسان بهذا العدد الكبير إلا بجزء يسير منها، تأتي في مقدمته الأسماك والحيتان ثم القشريات واللؤلؤ والمرجان والطحالب البحرية.

1) الأسماك والحيتان: تعتبر الأسماك بنوعيها الغضروفية والعظمية من أهم مصادر البروتين وهي تمثل بذلك نصيبا هاما من غذاء الإنسان، خاصة في الدول الساحلية الفقيرة حيث النقص الفادح في بقية مصادر البروتين. وقد أثبتت الأبحاث العلمية أن للأسماك أهمية كبيرة من حيث أنها مصدر

---

[1] – د.محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص21.

[2] – نفس المرجع، ص21.

للمعادن والزيوت والفيتامينات وهي تعتبر من المواد الأساسية في الغذاء، وهناك منتجات جانبية كالأسمدة وغيرها[1].

أما بالنسبة للحيتان تعتبر مصدرا هاما للزيوت[2] التي تستخدم في صناعة الدهون ويستخلص منها أيضا بعض الفيتامينات، كما تدخل هذه الزيوت كذلك في صناعة البويات والصابون والجلسرين والأدوية، فضلا عن أنه يستخلص من الحيتان مادة العنبر المستخدمة في صناعة العطور، وتصنع من عظام الحيتان أمشاط الشعر والأزرار، وتطحن باقي أجزاء الحوت، ويحصل منها على دقيق السمك الذي يستخدم كعلف للحيوانات لإحتوائه على البروتينات والدهون[3].

2) الكائنات البحرية الأخرى: تحتل القشريات المرتبة الثانية بعد الأسماك من حيث أهميتها الإقتصادية ويربو المصيد منها في العالم على مليون من الأطنان سنويا وتضم هذه القشريات آلافا متنوعة من الأجناس منها الجمبري والإستاكوزا والسرطانات واللؤلؤ الذي يعد مصدرا رئيسيا للدخل في بعض الدول، وينتشر في مناطق عديدة كالخليج العربي، فنزويلا، ماليزيا واليابان.

وكذلك المرجان الذي ينتشر في المناطق البحرية الدافئة كسواحل استراليا ويوجد منه قبالة سواحل الشرق الجزائري–خاصة قرب مدينة القالة– وتقدر قيمة الثروات المتحصلة من اللؤلؤ والمرجان بمئات الملايين من الدولارات الأمريكية في مختلف أنحاء العالم.

ومن القشريات كذلك الإسفنج الذي ينمو على صخور المناطق البحرية ذات القاع الصخري، يستخدم في العديد من الصناعات المنزلية، وفي العمليات الجراحية لقدرته على إمتصاص السوائل.

---

[1] – د. عبد الله محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية،الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، 2008، ص87.

[2] – يستخلص من الحوت الواحد نحو 145برميلا من الزيت في كل برميل حوالي 120 كيلوجرام.

[3] – د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص24.

3) الطحالب: هي النباتات والأعشاب البحرية التي تنمو على شاطىء البحر ملتصقة بالصخور بين المد والجزر، أو تحت سطح الماء حتى أعماق قد تصل إلى 160 مترا فوق القاع، وتعيش الطحالب في الغالب ثابتة على الصخور، أو على أي سطح صلب تلتصق به[1].

وقد تنبه الإنسان لأهميتها الإقتصادية فأخذ يستخدمها على نطاق واسع في الصناعة، إذ يستخرج منها الآجار(Agar) الذي يستخدم في صناعة الآيس كريم والبيرة وفي المعامل البكترولوجية كمزرعة للكيماويات، كما يستخرج منها الآجين(Algin) الذي يستخدم في صناعة الأقمشة، وفي الصناعات الدوائية ومواد التجميل[2].

ب) الموارد غير الحية في البيئة البحرية: تحتوي البيئة البحرية على إمكانيات تضم العديد من الموارد غير الحية، فهي طريق للمواصلات، وهي مصدر للطاقة والمعادن والأملاح.

1) البيئة البحرية وسيلة للمواصلات: أدرك الإنسان منذ القدم أهمية البحار كطريق عظيم الفائدة من طرق المواصلات، فمن أجل ذلك شيد السفن، وبنى الأساطيل البحرية، وبواسطة البحر اكتشفت الأراضي الجديدة والقارات[3].

وتزايدت أهمية النقل عبر البحر بمرور الزمن، رغم تقدم وسائل النقل وتطورها برا وجوا، فقطارات الشحن والطائرات العملاقة، لم تقلل من أهمية النقل بالسفينة وبخاصة نقل البضائع.

فالنقل البحري أرخص الطرق تكلفة لنقل أكبر كمية من البضائع والأشخاص لمسافات طويلة، وتمثل التجارة الدولية البحرية أكثر من 80% من حجم التجارة الدولية المتبادلة، ويشكل النفط حصة الأسد من البضائع المنقولة بحرا، إذ يمثل 45% تقريبا من جملة البضائع المنقولة في العالم، ويليه

---

[1] – د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص88.

[2] – د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص25.

[3] – نفس المرجع، ص25.

مرتبة الحديد الخام والفحم والقمح والبوكسيت والفوسفات، وتشكل هذه الأصناف الخمسة 20% من البضائع المنقولة عبر العالم[1].

2) البيئة البحرية مصدرا للطاقة: تعتبر البيئة البحرية مصدرا للعديد من أنواع الطاقة، يحتل النفط صدارتها باعتباره عصب الحياة الإقتصادية في جميع أنحاء العالم نظرا لما له من تأثير خطير على النمو الإقتصادي خاصة بالنسبة للدول للصناعية المتقدمة[2].

وقد أكدت الأبحاث التي أُجريت على ثلث المخزون العالمي من النفط، يرقد في باطن البحار في المناطق القريبة من الشواطئ[3]، وبالرغم من الصعوبة النسبية التي تواجه استكشاف النفط واستخراجه من البحر، فإن استغلال نفط البيئة البحرية يتزايد بمعدلات كبيرة، وقد بلغت نسبته حاليا 25% من مجموع الإنتاج العالمي، ويعتقد بعض الخبراء أن هذه النسبة ستبلغ 40% خلال السنوات القليلة القادمة، وأن ثلثي الموارد النفطية غير المكتشفة توجد في البحر.

كما يعد الغاز الطبيعي مصدرا هاما للطاقة، وإنتاجه من البحار يتزايد بدرجة كبيرة[4]، وهو يستخرج من مكامن النفط نفسها في معظم المناطق أقل تلويثا للبيئة وأيسر تكلفة للإقتصاد، لذلك فإن الدول الصناعية ذات الإستهلاك الأكبر من المحروقات تسعى لتوسيع استهلاكها منه على حساب ما تستورده من نفط[5].

4) البيئة البحرية كمصدر للثروات المعدنية: إذا كان النفط والغاز الطبيعي أهم مصادر الطاقة التي تستفيد منها البشرية في العصر الحاضر من البيئة البحرية، فإن هذه الأخيرة تزخر أيضا بكميات هائلة من الثروات المعدنية والأملاح الذائبة، وقد قدرت كمية الأملاح بحوالي 166 مليون طن في الميل

---

[1] – د. عبد الهادي محمد العشيري، الإختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة 1989، ص36.

[2] – د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص92.

[3] – د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص26.

[4] – نفس المرجع، ص26.

[5] –د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص92.

المكعب من مياه البحار، ويأتي كلوريد الصوديوم(ملح الطعام) على رأس هذه الأملاح إذ تبلغ نسبته نحو 85% من إجمالي الأملاح الذائبة في البحار والمحيطات[1].

وتبلغ نسبة إستهلاك العالم منه بما يزيد عن 35 مليون طن سنويا، ويحصل عليه من تجفيف مياه البحر تحت أشعة الشمس، كذلك فإن كمية الألمنيوم الموجودة في باطن البحار، تقدر بحوالي 48 بليون طن، أي ما يكفي العالم لمدة 20 ألف سنة، بينما احتياطات اليابسة يكفي 100سنة فقط، كما تقدر كمية النحاس بحوالي 8 بليون طن، أي ما يكفي العالم مائتي200 ألف، بينما احتياطات اليابسة يكفي 40 ألف سنة، وتقدر كمية النيكل بحوالي خمسة عشر ألف بليون طن، أي ما يكفي لمدة مائتي200 ألف عام، وإحتياطات اليابسة من هذا العنصر لا تتجاوز ما يكفي حاجة العالم لمدة أربعين 40عاما فقط. [2]

هذا علاوة على الثروات الهائلة من المواد والعناصر الأخرى مثل مناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان، والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلاند وماليزيا، والماس الموجود في مياه جنوب إفريقيا وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك[3].

ومن المهم ذكره، أن الموارد المعدنية البحرية تتجدد باستمرار، بفعل ما تحمله المياه من اليابسة بعد غسل التربة من الأملاح والمعادن، وهذا بعكس موارد اليابسة التي هي في تناقص مستمر.

4) البيئة البحرية كمورد للماء العذب: تعتبر البيئة البحرية مستودعا كبيرا للمياه العذبة، إذ يمكن الحصول على المياه الصالحة للشرب من هذه البيئة ابتداء من أبسط الطرق البدائية بإستخدام الطاقة الشمسية وكذلك بإستخدام أعقد الطرق العلمية وهي الطاقة النووية، ومن الناحية التاريخية فإن فكرة تقطير المياه الملحة للحصول على مياه عذبة بإستخدام الطاقة الشمسية فكرة قديمة، إلا أنه يمكن القول

---

[1] – د. محمد صلاح هاشم، المرجع السابق، ص26.

[2] – د. محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004، ص02.

[3] – د. عبده عبد الجليل عبد الوارث، مرجع سابق، ص27.

أن أول إنشاءات هامة للحصول على المياه العذبة بهذه الطريقة هي التي أُنشئت في شيلي عام1872[1].

ثالثا) الأهمية الإستراتيجية:

أظهرت الأهمية الحيوية والإقتصادية دورا مهما للبحار من الناحية السياسية، فقد بدأت الدول تتجه نحوها لتنال منها أكبر قدر من الثروات الكامنة فيها، وقد أخذت هذه الأهمية الإستراتيجية مظهرا متطورا ومتغيرا يسير جنبا إلى جنب مع التقدم العلمي والتقني الذي حققه الإنسان عبر التاريخ.

وتبعا لهذا التطور إختلفت هذه الأهمية باختلاف أجزاء البيئة البحرية سواء بالنسبة لإمتدادها الأفقي ونعني به مسطحات البيئة البحرية، أو إمتدادها الرئيسي الذي يشتمل على أعماقها والقاع[2].

وترتب على ذلك انقسام المجتمع الدولي إلى دول ملاحية، متقدمة علميا وتكنولوجيا، تمتلك الأساطيل البحرية الضخمة والأدوات والتقنيات المتطورة، تريد بها بسط سيطرتها على مساحات كبيرة من البحار، لتنفرد بالاكتشافات والاستغلال للثروات الحية وغير الحية في هذه المناطق، ودول نامية حرمت من الإمكانيات والقدرات الفنية ورأس المال اللازم لتنظيم استغلال حوض البحر والقدرات الدفاعية لتأمين سلامة وأمن شواطئها[3].

وبالتالي فهي ترى أن الدول المتقدمة ستستغل البحار استغلالا جائرا وعلى النحو الذي يضر باقتصادها، وقد برز هذا الوضع في كثير من المحافل الدولية القانونية مثل المؤتمر الثالث للبحار، وقد حاول كل فريق إقناع الآخر والمجتمع الدولي بصحة مايراه في استغلال البحار، غير أن هذه الآراء المتباينة بدأت تتهاوى أمام التفكير بإيجاد نظام إقتصادي جديد يوفق بين الرؤى المختلفة.

---

[1] – د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص94.

[2] – نفس المرجع، ص84.

[3] – د. سليم حداد، النظام القانوني للبحار والأمن القومي العربي الطبعة الأولى ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، 1994، ص29.

ومما يؤكد ارتباط أهمية البحار بالوضع الإستراتيجي تلك الغفوة التي لحقت المجتمع الدولي حين جعلت الدول العظمى–في فترة الحرب الباردة– من البيئة البحرية ميدانا للسباق في التسلح بمختلف أنواعه، وأصبحت البحار وقتئذ أكبر ترسانة عسكرية ترتبط بمبدأي الهجوم والدفاع[1].

ونظرا لما تتمتع به البيئة البحرية من مميزات ومن أهمية حيوية وإقتصادية واستراتيجية ظهر الإهتمام بها واضحا على الصعيد الإقليمي والدولي، وهذا ما أشار إليه سابقا مؤتمر استوكهولم للبيئة، حيث أكد إعلانه التزام الدول بإتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لمنع تلوث البحر بالمواد التي تعرض للخطر صحة الإنسان، وتلحق الضرر بالمواد الطبيعية والأحياء المائية أو تعوق الإستخدامات المشروعة الأخرى للبحار[2].

2.1.4.2. مفهوم جريمة التلوث البحري

يعد التلوث من أخطر المشاكل البيئية في مجتمعنا المعاصر، وهو وإن كان من الظواهر القديمة التي لازمت استغلال البيئة الطبيعية، إلا أن ارتفاع معدلاته حاليا، بلغ حد الخطورة، وبات يهدّد الإنسان وبيئته على السواء، خاصة وأن التلوث لا توقفه الحواجز، ولا تمنعه الحدود، فهو إذا وقع يستطيع أن يصيب بالضرر بيئة واسعة مترامية، عابرا حدود الدول. وسنستهل البحث فيمايلي أولا بتعريف التلوث البحري، ثم نعرض مصادره، ثم الأركان التي تقوم عليها جريمة التلوث البحري، كل في فرع مستقل.

1.2.1.4.2.تعريف التلوث البحري

لم يستقر الفقه حتى الآن على إقرار مفهوم محدد للتلوث، وإن كانت قد جرت محاولات عديدة من جانب الفقه، وبعض المنظمات المتخصصة لاقرار تعريف للتلوث البحري، وإن كان القرآن الكريم قد سبق القوانين الوضعية بأربعة عشر قرنا في معالجة مشكلة البيئة والتنبؤ بحصولها، والنهي عن إفسادها والوعيد والعقاب للمفسدين فيها.

---

[1] – د. سليم حداد، مرجع سابق، ص29وما بعدها.

[2] – راجع المبدأ السابع من إعلان مؤتمر البيئة1972.

سنحاول فيمايلي التطرق لمختلف التعاريف المقدمة للتلوث البحري بداية بالتعريف الوضعي، ثم للتعريف الإسلامي.

أولا) التعريف الوضعي للتلوث البحري:

سنتطرق للتعريف اللغوي للتلوث البحري، ثم للتعريف الفقهي، ثم للتعريف القانوني:

أ) التعريف اللغوي للتلوث البحري:

التلوث لغة يعني: التلطخ، يقال تلوث الطين بالتبن، والجص بالرمل، ولوث ثيابه بالطين أي لطخها، ولوّث الماء أي كدره[1].

ويقال: إلتأثت عليه الأمور، أي إلتبست، وإلتأث في عمله أي أبطأ، وإلتأث بالدم، أي تلطخ به، وفلان به لوث أي به جنون[2].

والتلوث في اللغة العربية له معنيان: معنى مادي: وهو إختلاط أي شيء غريب من مكونات المادة مما يؤثر عليها ويفسدها، كتلوث الماء بما يختلط بالطين الملوث، معنى معنوي: فهو يعني ذلك التغيير الذي ينتاب النفس فيكدرها، أو الفكر فيفسده أو الروح فيضرها، وهذا التغيير كما يتضح يكون دائما إلى ما هو أسوأ أو يكون تغيرا من أجل غرض ما[3].

مما سبق يتضح أن التلوث بشقيه المادي والمعنوي يعني الفساد أي أن التلوث يعني فساد الشيء أو تغير خواصه[4]، وهذا المعنى هو الذي ورد ذكره في القرآن الكريم، حيث أنه لم يشتمل على كلمة تلوث بلفظها ولكنه اشتمل عليها بمفهومها اللغوي فعبر عنها بالفساد، والفساد لغة ضد الصلاح، ويقال فسد فسادا وفسودا، وفسد والمفسدة: ضد المصلحة[5].

---

[1] – ابن منظور، لسان العرب المحيط، مرجع سابق، ص408،409.

[2] – إبن منظور، لسان العرب، مرجع سابق، ص1059.

[3] – محمد منير حجاب، التلوث وحماية البيئة، قضايا البيئة من منظور إسلامي، دار الفجر ،مصر، 1999، ص95.

[4] – نفس المرجع، ص95.

[5] – ابن منظور، لسان العرب، المرجع السابق، ص1059.

وقد جاءت كلمة الفساد في آيات عديدة من القرآن الكريم منها قوله تعالى:"ظَهَرَ ٱلْفَسَادُ فِى ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِى ٱلنَّاسِ لِيُذِيقَهُم بَعْضَ ٱلَّذِى عَمِلُواْ لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ "[1]. وقوله:"وَلَا تُفْسِدُواْ فِى ٱلْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَٰحِهَا وَٱدْعُوهُ خَوْفًا وَطَمَعًا ۚ إِنَّ رَحْمَتَ ٱللَّهِ قَرِيبٌ مِّنَ ٱلْمُحْسِنِينَ "[2].

وفي اللغة الفرنسية جاء بقاموس Robert تحت فعل يلوث Polluer يلطخ أو يوسخ Salir ووسخ الشيء جعله غير سليم أو عكره أورده خطرا، ولوّث الماء أو الهواء، أي عيّبه وجعله معيبا[3].

أما في اللغة الانجليزية يستخدم لفظ Pollution للدلالة على حدوث التلوث كما يستخدم الفعل Pollute للتعبير عن فعل التلويث، فيعبر فعل التلويث عن عدم الطهارة والفساد وإساءة الاستعمال[4].

وجاء في معجم المفردات البيئية تحت كلمة تلوث الإدخال المباشر أو غير المباشر لمادة ملوثة في وسط محدد[5].

وعرّف قاموس المصطلحات الفرنسية التلوث بأنه« التأثير في الأرض والمياه والهواء، والتخلص من النفايات وبقايا المواد الصلبة والسائلة والغازية والاستخدام المنظم لمواد كيميائية الذي إذا تجاوز كمية معينة يصيب ويدمر بعض فصائل الحياة(كالطيور والأشجار والنبات) وغير القادرة على مقاومة النفايات الصناعية»[6].

ب) التعريف الفقهي للتلوث البحري:

سنتطرق لتعريف الفقه الغربي للتلوث البحري، ثم لتعريف الفقه العربي.

---

[1] – سورة الروم، الآية 41.

[2] – سورة الأعراف ، الآية56.

[3] –Petit Robert, op,cit, p1342.

[4]– Petit Larousse, Paris 1999, p259.

[5] – د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص109.

[6]– Lexique de termes juridiques, Dalloz, Paris 1974, p265.

1) تعريف الفقه الغربي للتلوث البحري:

يعرف الفقيه Goldie جولدي التلوث بأنه:«إضافة الإنسان لمواد أو طاقة إلى البيئة بكميات يمكن أن تؤدي إلى إحداث نتائج ضارة، ينجم عنها إلحاق الأذى بالموارد الحية، أو بصحة الإنسان، أو تعوق بعض أوجه النشاط الإقتصادي مثل الزراعة والصيد، أو تؤثر على الهواء أو الأمطار أو الضباب الطبيعي، والمناطق الجليدية، والأنهار والبحيرات، والتربة والبحار أو تعجل بذلك، أو تعوق الاستخدامات المشروعة للبيئة، أو تقلل من إمكانياتها أو أي جزء أو عنصر منها»[1].

ويعرفه الفقيه Louchini لوتشيني بأنه:«التغيير المتعمد أو العفوي في شكل البيئة والناتج عن نشاط الإنسان»، وهو« تغيير الوسط الطبيعي على نحو يحمل معه نتائج خطيرة لكل كائن حي»[2]، وعرفه الفقيه Morin موران بأنه:«التغيير العمدي أو العفوي في تركيب البيئة والناتج عن أنشطة الإنسان»[3].

ويعرفه الفقيه Simon سيمون بأنه: «يوجد تلوث متى كانت كمية المواد أو أشكال الطاقة الملقاة أو المدخلة في الطبيعة، تتجاوز الطاقة أو المقدرة الإمتصاصية في هذه البيئة الإقتصادية»[4].

2) تعريف الفقه العربي للتلوث البحري:

يعرف الدكتور صلاح الدين عامر التلوث بأنه يعني: «وجود مواد غريبة بالبيئة أو أحد عناصرها على نحو يمكن أن يؤدي إلى آثار ضارة»[5].

---

[1] – محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص33.

[2]– Luchini L, La pollution du milieu natural J . D. I 1972, p1084 .

[3] – Morin (J, Y), La pollution des mers au regard du droit International , in mélanges colin, Pedone Paris 1999, p 161.

[4] – د. أبو الخير أحمد عطية عمر، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، 1995 ، ص11.

[5] – د. صلاح الدين عامر، المرجع السابق، ص99.

ويعرف البعض التلوث البحري بأنه:« إدخال أي مواد أو طاقة بواسطة الإنسان في تلك البيئة بطريق مباشر أو غير مباشر مما ينتج عنه أثرا ضارا بالأحياء المائية أو يهدد صحة الإنسان أو يعوق الأنشطة البحرية وما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية الماء للاستعمال وخفض مزاياه»[1].

وعرفه البعض بأنه:« وجود مواد غريبة ضارة في مياه البحر نتيجة النشاط الانساني أو تركيز النشاط في الاستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الاستخدامات الحالية أو المستقبلية»، وعرفه البعض بأنه:«إضافة مواد أو طاقة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بفعل الإنسان في البيئة البحرية بما فيها مصاب الأنهار ويكون لها آثار ضارة بالموارد الحية أو صحة الإنسان أو بما من شأنه أن يعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك الصيد أو التأثير في خواص مياه البحر وخفض الاستفادة بها»[2].

ج) التعريف القانوني للتلوث البحري:

حاولت بعض الهيئات العلمية والاتفاقيات الدولية وكذا التشريعات الوطنية وضع تعريف وضوابط لتحديد معنى التلوث الذي يصيب البيئة البحرية.

وسنتعرض فيمايلي لتعريف التلوث البحري في الإتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية كل على حدة كالآتي.

1) تعريف التلوث البحري في الاتفاقيات الدولية: عرّفت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 التلوث البحري في مادتها الأولى البند الأول الفقرة الرابعة بأنه:« إدخال الإنسان بصورة مباشرة أو غير مباشرة في البيئة البحرية بما فيها مصاب الأنهار لمواد أو طاقة تنجم عنها آثار مؤذية مثل الإضرار بالموارد الحية، وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة النشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك

[1] – د. محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والإقتصاد، الرياض2014، ص37.

[2] – نفس المرجع، ص37.

والاستخدامات الأخرى المشروعة للبحار والحط من نوعية مياه البحر وقابليتها للاستعمال، وخفض امكانيات استخدام وسائل الترويح»[1].

ويعد هذا التعريف من أكثر تعاريف التلوث البحري شيوعا، إلا أنه يؤخذ عليه أنه يركز على النشاط الإنساني باعتباره هو المصدر الوحيد للتلوث البحري، وأخرجت من نطاق هذا التعريف ما تسببه الكوارث الطبيعية كالزلازل والبراكين وغيرها من الأفعال التي تعرف بالأفعال القدرية أو أفعال القضاء والقدر من تلوث في الوسط البحري[2].

ويتوافق تعريف إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مع تعريف التلوث البحري الذي أوردته إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المنعقدة في برشلونة عام 1976، حيث عرفت المادة الثانية الفقرة الأولى التلوث البحري بأنه:« قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثارا مؤذية كإلحاق الضرر بالموارد الحية أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وانقاصا لمدى التمتع بها»[3].

---

[1] – لقد جاءت إتفاقية جنيف لقانون البحار لعام1958 خالية من أي نص يتضمن تعريف التلوث البحري، إلا نصا مختصرا في المادتين24و25 بخصوص إلزام الدول المتعاقدة بإتخاذ ما يلزم من إجراءات لمنع التلوث الإشعاعي والتلوث من المواد الضارة الأخرى، كما أن مؤتمر جنيف لعام 1960 لم يسفر عنه أية أعمال قانونية تذكر، ولذا تمثل مرحلة بداية إنعقاد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث أول خطوة دولية جادة من أجل التوصل إلى تعريف دقيق لمعنى التلوث البحري، أنظر في ذلك:د. محمد صالح لوجلى الزوى، التنظيم القانوني للمياه الداخلية، دار الفكر الجامعي،الاسكندرية،2013، ص158، وأنظر أيضا:

Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier, droit international de l environnement,3e édition, Édition Pedone 2004, Paris, p175.

[2]– د. عبد الهادي محمد العشري، مرجع سابق، ص57.

[3] – راجع المادة الثانية من الإتفاقية في: موسوعة التشريعات البيئية، مجلس حماية البيئة، جمهورية مصر العربية، 1998، وأنظر كذلك د. سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية،القاهرة 1994، ص152.

وذات التعريف أوردته إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون بشأن حماية البيئة البحرية للخليج العربي من التلوث المنعقدة في عام 1978[1]، وقد تطابق مع هذا التعريف إلى حد كبير التعريف الذي أوردته الإتفاقية الاقليمية للحفاظ على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن المبرمة في جدة عام 1982[2].

وعرّفته لجنة القانون الدولي أثناء اعدادها لمشروع قانون استخدام المجاري المائية الدولية في أغراض غير ملاحية التلوث البحري بأنه:« أي تعديل مادي أو كيميائي أو بيولوجي في تركيب أو نوعية مياه شبكة مجاري مائية دولية عن طريق مواد أو أنواع أو طاقة يدخلها الإنسان بطريقة مباشرة، مما يسبب آثارا ضارة بصحة البشر أو بسلامتهم أو برفاهيتهم، أو ضار باستعمال المياه لأي غرض مفيد أو لحفظ البيئة وحمايتها بما في ذلك تأمين سلامة الحيوانات أو النباتات وسائر الموارد الطبيعية لشبكة المجاري المائية والمناطق المحيطة بها»[3].

وعرفته مجموعة العمل للحكومات ضمن مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة الانسانية الذي انعقد في استكهولم عام 1972 بأنه: «إدخال الإنسان، بطريق مباشر أو غير مباشر لمواد أو طاقة في البيئة البحرية، يكون لها آثارا ضارة، كالأضرار التي تلحق بالموارد الحية، أو تعرض صحة الإنسان للمخاطر، أو تعوق الأنشطة البحرية، بما فيها الصيد، وإفساد خواص مياه البحر، من وجهة نظر استخدامه، والاقلال من منافعه».

2) تعريف التلوث البحري في التشريعات الوطنية: عرّف المشرع الجزائري التلوث البحري في المادة الرابعة من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة بأنه:« إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها

---

[1] – نصت المادة الأولى في فقرتها الأولى من إتفاقية الكويت الاقليمية1978 على أنه:" يقصد بتعبير التلوث البحري، قيام الإنسان سواء بطريق مباشر أو غير مباشر بإدخال أية مواد ومصادر للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها أو يحتمل أن تترتب عليها آثار ضارة كالإضرار بالموارد الحية، وتهديد صحة الإنسان وتعريض الأنشطة البحرية للخطر بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام، والحد من قيام المرافق الترفيهية". أنظر في ذلك: عبد الهادي العشري، مرجع سابق، ص60.

[2] – نصت المادة الأولى من الإتفاقية على أن التلوث البحري يعني:" قيام الأنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أي مواد أو شكل من أشكال إلى البيئة البحرية تترتب عليها آثارا ضارة بالموارد الحية، وتهديد صحة الإنسان وتعريض الأنشطة البحرية للخطر بما في ذلك صيد الأسماك وإفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام، والحد من قيام المرافق الترفيهية".أنظر في ذلك: موسوعة التشريعات البيئية، مرجع سابق.

[3] – د. صلاح محمد هاشم، مرجع سابق، ص34.

أن تغير الخصائص الفيزيائية والكيميائية و/أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي للمياه»[1].

و عرّف المشرع المصري التلوث البحري في المادة الأولى الفقرة الثانية عشر من القانون رقم4 لعام 1994بأنه:« إدخال مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية أو يهدد الصحة الإنسانية ويعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر للاستعمال أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها»[2].

أما القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 24لعام 1999المتعلق بحماية البيئة وتنميتها، يعرف التلوث البحري بأنه: « إدخال أية مواد أو طاقة في البيئة المائية بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه ضرر بالموارد الحية أو غير الحية، أو يهدد صحة الإنسان، أو يعوق الأنشطة المائية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحيتها للاستعمال، أو ينقص من التمتع بها أو يغير من خواصها»[3].

وذات التعريف نص عليه قانون حماية البيئة لعام 2014 لدولة الكويت[4] وكذلك قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث لعام 2001 في سلطنة عمان[5].

---

[1]– راجع المادة4 من القانون رقم 03–10 لعام 2003 المتعلق بحماية البيئة

[2] – القانون المصري رقم 4لعام 1994، بإصدار قانون في شأن البيئة ولائحته التنفيذية.

[3] – القانون الإتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 24 لعام 1999 المتعلق بحماية البيئة وتنميتها، جريدة رسمية رقم 340، السنة 28 الصادر في أكتوبر 1999

[4]– راجع القانون الكويتي رقم 42 لعام 2014 المتعلق بحماية البيئة والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم 99 لعام 2015 حيث عرف التلوث في المادة الأولى من الفصل الأول من الباب التمهيدي

[5] – راجع المرسوم السلطاني رقم 114 لعام 2001 المتعلق بحماية البيئة ومكافحة التلوث الصادر بتاريخ الملغي للمرسوم السلطاني العماني رقم 10 لعام 1982 المتعلق بحماية البيئة ومكافحة التلوث، عرف المرسوم 114/01 تلوث البيئة في المادة الأولى من الباب الأول على أنه" التغيير أو الإفساد في خواص البيئة أو نوعيتها بادخال أي من المواد أو العوامل الملوثة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنه خطر على صحة الإنسان أو الحياة الفطرية أو ضرر على النظم البيئية مما يجعلها غير صالحة للاستعمال في الأغراض المخصصة لها."

أما المشرع اليمني فقد عرف تلوث البيئة بشكل عام في المادة الأولى الفقرة الخامسة من القانون رقم26 لعام 1995 بأنه:« تلوث البيئة: قيام الإنسان بشكل مباشر أو غير مباشر إرادي أو غير إرادي بإدخال أي من المواد والعوامل الملوثة في عناصر البيئة الطبيعية، والذي ينشأ من جرائه أي خطر على صحة الإنسان أو الحياة النباتية أو الحيوانية أو أذى للموارد والنظم البيئية أو تأثير على الاستخدامات المشروعة على البيئة أو تتداخل بأي شكل في الاستمتاع بالحياة والاستفادة بالمملتكات»[1].

أما المشرع الفرنسي فعرف تلوث البيئة في المادة 3 من القانون رقم 91 لعام 1983 بأنه:« إدخال أية مادة ملوثة في الوسط المحيط بصفة مباشرة أو غير مباشرة، سواء كانت بيولوجية أو كيمياوية أو مادية»[2].

ويعرّف المشرع الإنجليزي التلوث بأنه:« قيام الإنسان بإدخال نفايات المواد أو الطاقة في البيئة والتي تؤثّر في البيئة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بحيث تؤثر على استعمال الإنسان للبيئة واستمتاعه بها»[3]

أخيرا ومما سبق بيانه نجد أنه من أجل تحديد تعريف التلوث البحري ومن أجل التمكن من الحكم بأن هناك حادثة تلوث أصابت مياه البحر فإنه لا بد من حدوث تبدل في الوسط الطبيعي لماء البحر، وأن يكون هناك أثر من فعل خارجي وراء هذا التبدل (بطريق مباشر أو غير مباشر) سواء أكان بفعل بشري أو بحادث طبيعي أو قدري وهنا يتجسد إعمال القواعد القانونية التي تتناول بالمسؤولية أعمال التلوث الناجمة عن فعل إنساني دون تلك الناجمة عن فعل غير إنساني، وأن تتحقق نتيجة نهائية تكمن في تبدل ضار بالوسط الطبيعي للماء بشكل مباشر أو غير مباشر حالا أو في المستقبل، ذلك أن الآثار الضارة هي لب الموضوع والمبتغى الأساسي في إطار المسؤولية فلا مسؤولية بدون ضرر[4].

---

[1] – القانون اليمني رقم 26 لعام 1995 المتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية العدد 20المؤرخ في 31 أكتوبر 1995.

[2] – Michel Prieur, Droit de L environnement, 3e éd, Dalloz, 1996, p83

[3] – Hughes.D : Environemental law London, butterworths 1986, p64.

[4] – محمد سامر أنور عاشور، مرجع سابق، ص23.

وبناء على ذلك يمكن القول أن التلوث البحري يعني: « أي تبدل في ماء البحر، من مصدر خارجي طبيعي أو إنساني مباشر أو غير مباشر حالا أو مستقبلا، ضارا بالوسط الطبيعي للماء عادما أو مقللا من صلاحية الماء للاستخدام في النشاطات البحرية المشروعة المختلفة، ومحدثا ضررا بالبيئة البحرية».

ثانيا) التعريف الإسلامي للتلوث البحري:

حفل التشريع الإسلامي بالعديد من الآيات القرآنية التي تبين أن الله سبحانه وتعالى خالق الكون وما بهما من عناصر للحياة، وخلق كل شيء بقدر محققا التوازن البيئي الذي يعد الإنسان في حياته. وأن إعجاز القرآن دائم ومتجدد، وأن المتأمل في كتاب الله يجده أنه قد سبق القوانين الوضعية بأربعة عشر قرنا في معالجة مشكلة البيئة والتنبؤ بحصولها، والنهي عن إفسادها والوعيد والعقاب للمفسدين فيها.

وسنتعرض فيمايلي كيفية معالجة الشريعة الإسلامية لقضية تلوث البيئة البحرية في القرآن الكريم والسنة النبوية.

أ) في القرآن الكريم: لقد بينا آنفا إلى أن القرآن الكريم اشتمل على لفظ البيئة في مواقع كثيرة، فقد جعل الله الأرض صالحة للإنسان فسواها ومهدها للعمل والمعيشة، ومكن له من سكناها وزراعتها والإستفادة مما أودعه الله فيها من خيرات.

لقد تنبأ القرآن بما أصاب الأرض ببرها وبحرها من تلوث وفساد، قال تعالى:" ظَهَرَ ٱلۡفَسَادُ فِي ٱلۡبَرِّ وَٱلۡبَحۡرِ بِمَا كَسَبَتۡ أَيۡدِي ٱلنَّاسِ لِيُذِيقَهُم بَعۡضَ ٱلَّذِي عَمِلُواْ لَعَلَّهُمۡ يَرۡجِعُونَ "[1].

وقد فسر بعض العلماء كلمة الفساد الواردة في الآية بمفهومها المعنوي فقط، فقالوا أن المقصود ب"ظهر الفساد" ظهر الحقد والحسد والطمع، وفسر آخرون الفساد بمعناه المادي فقالوا أنه الجدب والقحط وكثرة الحرق والغرق ومحق البركات من كل شيء وقلة المنافع وكثرة المضار[2].

---

[1] – سورة الروم، الآية 41.

[2] – المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص28.

إلا أنه يجب أخذ كلمة الفساد في الآية الكريمة على إطلاقها وتفهم بمفهومها المادي والمعنوي معا، وهناك دلائل متعددة تفيد شمول معنى الكلمة للمفهوم الثاني أيضا، بصرف النظر عن ترجيح أحد المعنيين على الآخر وتؤكد أن القرآن قد تنبأ بتلوث البحر وأهم هذه الدلائل هي:

1- الإفساد الذي ظهر واضحا في البحر بالذات، هو الفساد المادي المتمثل في تلويث البحر فقد أصبح مستودعا للقاذورات وألقيت فيه مختلف نفايات وعوادم الإنسان مع ما بها من مواد ضارة أو سامة بل ومخلفات نووية رغم ما في ذلك من خطورة بالنسبة للكائنات البحرية الحية، وتعرض التوازن الغازي للعالم لخطر كبير فيما لو استمر فساد البحر حتى هلكت كائناته الدقيقة التي تمد العالم بحوالي ثلاثة أرباع الأكسجين الموجود على سطح الأرض[1].

2- إنتساب ذلك التغيير إلى الإنسان وأفعاله، فقد عبرت عنه الآية الكريمة" بما كسبت أيدي النّاس" أي أن أعمال الإنسان وأفعاله هي المسؤولة عن الفساد والتدمير والاضطراب الذي أصاب ثروات وموارد البيئة[2].

3- أن ما جاء بنهاية الآية الكريمة" ليذيقهم بعض الذي عملوا لعلهم يرجعون" قد تحقق فعلا في العصر الحديث بصورة واضحة، حيث تحاول الدول وبشتى الوسائل الرجوع عن إفسادها للبيئة بوقف أسبابه، ومحاولة علاج ما أصاب البيئة من تلوث، غير أن كثيرا من الدول لم ترتدع حتى الآن عن تلويث البحار رغم ما لحق وأصاب الكائنات البحرية من أضرار شتى، بل أن بعضها-الدول- حتى الآن تلقي بأبشع أنواع الملوثات الكيماوية والذرية في مياه البحار ويكتفي برميها بعيدا عن شواطئها[3].

وهكذا تنبأ القرآن الكريم بما أصاب البر والبحر من تلويث بفعل الإنسان وحذر من الفساد وبين عواقبه الوخيمة وعدم الإفساد والتماس الرحمة من الله بالتقوى والتضرع والدعاء فقال تعالى:" وَلَا تُفْسِدُواْ فِي ٱلْأَرْضِ بَعْدَ إِصْلَٰحِهَا وَٱدْعُوهُ خَوْفًا وَطَمَعًا ۚ إِنَّ رَحْمَتَ ٱللَّهِ قَرِيبٌ مِّنَ

[1] – المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص28.

[2] – سيد قطب، في ظلال القرآن الكريم، دار الفكر، بيروت، الجزء السادس، ص460.

[3] – المستشار أحمد محمود الجمل، المرجع السابق، ص28.

ٱلۡمُحۡسِنِينَ "[1]. وقال جل وشأنه:"وَلَوۡ أَنَّ أَهۡلَ ٱلۡقُرَىٰٓ ءَامَنُواْ وَٱتَّقَوۡاْ لَفَتَحۡنَا عَلَيۡهِم بَرَكَٰتٖ مِّنَ ٱلسَّمَآءِ وَٱلۡأَرۡضِ وَلَٰكِن كَذَّبُواْ فَأَخَذۡنَٰهُم بِمَا كَانُواْ يَكۡسِبُونَ "[2].

ب) في السنة النبوية: حفلت السنة النبوية بالكثير من الأحكام والمبادئ السامية ذات العلاقة بالبيئة، فقد نبهنا عليه الصلاة والسلام بضرورة المحافظة عليها وعلى مواردها من التلوث فجاء في قوله صلى الله عليه وسلم:" إتقوا الملاعن الثلاث: البراز في الموارد وفي الظل وفي طرق النّاس"[3]، ومعنى هذا الحديث أن رسول الله صلى الله عليه وسلم، أنكر على تلويث البيئة سواء مصادر المياه أو الظل أو الطريق، واعتبار فعلها من الأمور التي تجلب اللعنة.

ولقد عرف البحر قديما بأنه ماء طهور خال من النجاسة وذلك لحركة ماء البحر المستمرة وملوحته الزاحفة التي تحفظه من الفساد، وماء البحر طاهر في نفسه ومطهر لغيره.

سأل رجل النبي صلى الله عليه وسلم فقال: يا رسول الله إنا نركب البحر ونحمل معنا القليل من الماء فإن توضأنا به عطشنا، فنتوضأ بماء البحر؟ فقال الرسول صلى الله عليه وسلم:" هو الطهور ماؤه الحل ميتته"[4]. وهذا الماء الطهور غير الملوث هو الذي تخلق منه الأشياء الحية وتبقى إلى أجل مسمى، وهو الذي يحيي بإذن الله الأرض وينبت الزرع قال تعالى:" أَوَلَمۡ يَرَوۡاْ أَنَّا نَسُوقُ ٱلۡمَآءَ إِلَى ٱلۡأَرۡضِ ٱلۡجُرُزِ فَنُخۡرِجُ بِهِۦ زَرۡعٗا تَأۡكُلُ مِنۡهُ أَنۡعَٰمُهُمۡ وَأَنفُسُهُمۡۖ أَفَلَا يُبۡصِرُونَ "[5].

---

[1] – سورة الأعراف، الآية56.

[2] – سورة .الأعراف، الآية 96

[3] – الجيلالي عبد السلام أرحومة، مرجع سابق، ص65.

[4] – علي علي السكري، البيئة وقيم المجتمع، دار الكتاب الحديث، 2002، ص15.

[5] – سورة السجدة، الآية، 27.

وقد ورد عن النبي صلى الله عليه وسلم أنه نهى عن التبول في الماء أو التغوط في مجراه، كما نهى عليه الصلاة والسلام عن الشرب من الماء النجس أو التوضأ منه، والماء النجس هو الماء الذي تغيرت خواصه: لونه، طعمه ورائحته[1].

فقد روى البخاري بسنده عن أبي هريرة أنه سمع رسول الله صلى الله عليه وسلم يقول: نحن الآخرون السابقون، وبإسناده قال: "لا يبولن أحدهم في الماء الدائم الذي لا يجري ثم يغتسل فيه"[2].

كما حثنا عليه الصلاة والسلام، على الوسطية والرشد في استعمال الموارد وعدم الاسراف فيها، فقال عليه الصلاة والسلام:" ما ملأ آدمي وعاء شرا من بطن بحسب ابن آدم لقيمات يقمن صلبه فإن كان لا محالة فثلث لطعامه وثلث لشرابه وثلث لنفسه"[3].

معنى ذلك أن الإقتصاد في الصرف يديم الموارد، فلا تنضب وبذلك فإن على الإنسانية أن تقتصد في استعمال موارد البيئة حتى لا تنضب فتختل موازنها.

إن المحافظة على البيئة وعدم تلويثها أو الإسراف في مواردها هو مبدأ دائم عند رسول الله صلى الله عليه وسلم في السلم أو في الحرب، فنجده يوصي زيد بن حارثة عندما عهد إليه بقيادة جيش المسلمين لملاقاة الروم في غزوة مؤتة بألا يعقر شاة ولا بعيرا إلا لمأكله.

وسار على ذات المبدأ الخلفاء الراشدون، فنجد أبو بكر الصديق رضي الله عنه يوصي زيد بن أبي سفيان لما بعثه على جيش الشام:" إني موصيك بعشر ألا تقتلن إمرأة ولا صبيا، ولا كبيرا هرما ولا تقطعن شجرا مثمرا ولا نخلا ولا تحرقها ولا تخربن عامرا ولا تعقرن شاه ولا بقرة إلا لمأكله ولا تجبن ولا تغلل"[4].

---

[1] – د. أحمد عبد الكريم سلامة، مرجع سابق، ص22.

[2]– فتح الباري، شرح صحيح البخاري، ابن حجر العسقلاني، الطبعة الاولى، المطبعة الكبرى الميرية، بولاق بمصر، 1300هـ، الجزء الأول، ص298.

[3] – نفس المرجع، ص299

[4] – د. محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام في الإسلام، مرجع سابق، ص836.

فكان هذا إتجاه رسولنا عليه الصلاة والسلام نحو البيئة وكيفية التعامل معها، حيث نجد أنه يقوم على مبادئ ثلاث: مبدأ الوسطية والرشد والإقتصاد في استعمال مواردها، ويرفض الإفساد أو الإسراف فيها وعدم تلوثها والمحافظة على سلامة ونظافة الموارد المائية والوقاية من أسباب التلوث بجميع أنواعه.

2.2.1.4.2.مصادر التلوث البحري

تتعدد مصادر التلوث البحري بتعدد مظاهر الأنشطة الانسانية التي تجري في البيئة، غير أنه يمكن حصرها حسب ما تقرره اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982 في المصادر الآتية: التلوث الناشيء من مصادر في البر، التلوث عن أنشطة تخص قاع البحار، التلوث الصادر عن أنشطة في المنطقة، التلوث عن طريق الاغراق، التلوث من السفن، التلوث من الجو أو من خلاله[1]. وسنتعرض فيما يلي لمصادر التلوث البحري.

أولا) التلوث من مصادر أرضية:

يعتبر التلوث الناشيء من مصادر أرضية من أقدم مصادر التلوث البحري فقد اعتاد الإنسان منذ القدم على صرف مخلفاته في البحار سواء تم ذلك مباشرة أو بطريق غير مباشر، يصرفها في الأنهار، أو في مجاري المياه، لتلقى مصيرها النهائي في البحار، لذلك فإن المصادر الأرضية للتلوث البحري تمثل حوالي80% من ملوثات البيئة البحرية[2]، وقد عرفت مبادىء مونتر**يال** التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر في البر، تلك المصادر البرية للتلوث بأنها:

أ- المصادر البلدية الصناعية، أو الزراعية الثابتة والمتحركة على السواء و المقاومة على الأرض، و التي يصل ما يفرغ منها الى البيئة البحرية، وعلى وجه الخصوص:

1-) من الساحل، بما في ذلك المتساقطات التي تصب في البيئة البحرية مباشرة، و عن طريق التدفق

2-) عن طريق الأنهار، أو القنوات، أو غيرها من مجاري المياه، بما في ذلك مجاري المياة تحت سطح الأرض

---

[1] - راجع المواد (207-212) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2] -د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص41.

3-) عن طريق الجو

ب-مصادر تلوث البحر من الأنشطة المضطلع بها في مرافق على الساحل، سواء كانت ثابتة أو متحركة، داخل حدود الولاية الوطنية[1].

فتلوث البيئة البحرية من الأنشطة الانسانية التي تجري على سطح الأرض، له مصادر متعددة لعل أبرزها المخلفات العضوية لسكان المدن الساحلية و التي يتم صرفها في البحر حيث تغير هذه المخلفات من خواص المياه، وتفقدها قدرتها على الاستمرار في منح الحياة البحرية، فضلا عن تلوث المياه بالميكروبات و الفيروسات فيصبح غير صالح للاستعمال الآدمي ويهدد الصحة العامة بالأمراض والأوبئة[2].

وكذلك التلوث الحراري الذي ينتج عن محطات توليد الطاقة الكهربائية و كذلك المصانع التي تحتاج إلى عمليات تسخين و تبريد يؤثر على الحياة النباتية و الحيوانية.

ومن مصادر التلوث البحري من البر كذلك المخلفات الكيميائية الناتجة عن الأنشطة الصناعية المقامة على السواحل، وصرف المخلفات الآدمية، والصناعات الزراعية في الأنهار والمصارف حاملة معها كميات كبيرة من ملوثات البيئة[3].

كما تتلوث البيئة البحرية أيضا بالنفط الذي يصل إليها من مصافي تكرير البترول المقام على السواحل، وبما ينسكب عرضا أثناء تغذية و تفريغ الناقلات، أو من نهايات أنابيب نقل النفط من مناطق إنتاجية ومن محطات تموين الناقلات، وقد قدرت كمية النفط المنسكبة في البيئة البحرية من مصادر أرضية حوالي 3,45 مليون طنا سنويا.

كما تبدو خطورة التلوث من مصادر أرضية على البيئة البحرية و تظهر الخطورة بأقوى صورها عندما تتأثر الأحياء البحرية بتلك الملوثات وخاصة الثروة السمكية التي تعد مصدرا غذائيا رئيسيا لكثير

---

[1] – راجع مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة البحرية من التلوث من مصادر البر، المبدأ الأول /ب ، ص2، مشار إليه لدى د. محمد صلاح هاشم، المرجع السابق، ص41.

[2] – د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص117.

[3] – د.محمد صلاح هاشم، المرجع السابق، ص42.

من الدول الساحلية، كما أن بعض الملوثات قد لا تؤثر على الأسماك في حينها، لكن يبقى تأثيرها بحيث يمتد للانسان إذا تناول صيد البحر[1].

وقد اهتمت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 بتلوث البيئة البحرية من مصادر أرضية وخاصة في المادة 207 منها، حيث أقرت عددا من القواعد تهدف لمنع تلوث البيئة البحرية من مصادر في البر.

ثانيا) التلوث من أنشطة استكشاف واستغلال قاع البحر: تعتبر الأنشطة التي تقوم بها الدول للكشف عن قيعان البحار و استغلال مواردها، من أكثر الأسباب المؤدية إلى تلوث البيئة البحرية، خاصة بعد أن اتجهت أغلب الدول الساحلية للتنقيب عن البترول والغاز الطبيعي، لاستكشاف مستودعات ومخازن الطاقة لمواجهة ما يعرف بأزمة الطاقة التي بدأت تواجه العالم بشكل حاد في العقدين الأخيرين[2].

ولا تقف الأنشطة الخاصة بقاع البحار عند مجرد التنقيب والبحث عن البترول ومشتقاته، بل يمتد هذا النشاط ليشمل العديد من أوجه الاستغلال الأخرى، كإنشاء المحطات البحرية لخدمة سفن النقل العملاقة التي تحمل المواد البترولية أو الكيميائية أو غيرها من المواد الخطرة، وكذا إقامة مستودعات التخزين، ومد خطوط أنابيب الزيت والغاز الطبيعي السائل، واستخدام حركة المد والجزر والتيارات والميل الانحداري في توليد الطاقة الكهربائية، ووضع وتثبيت الجزر الصناعية والمنشآت والهياكل الطافية، واستخراج المعادن كالرصاص والقصدير[3].

وقد ترتب عن هذا التوسع في عمليات الكشف والاستغلال بحقول النفط البحرية، وقوع حوادث تسرب للنفط، أثرت على البيئة البحرية في مناطق الحفر، والمناطق القريبة منها[4].

---

[1]– د.محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص42.

[2] – د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص433.

[3]– Hailman, R.M:"Towards an environmentally sound law of the sea", the international institute for environment and development, 1974,p 9-10.

[4] – نذكر منهاعلى سبيل المثال:

– أنه في عام 1969بينما كانت تجري عمليات استخراج النفط من حقل بحري خارج المياه الإقليمية لولاية كاليفورنيا الأمريكية، حدث أن تصدع البئر، فانسكب النفط منه بكميات كبيرة، بلغت خلال الأحد عشر يوما الأولى حوالي 80ألف

ونظرا لأن تلك الأنشطة تدخل في نطاق الحقوق السيادية التي تتمتع بها الدول في استغلال مواردها الطبيعية، وبسبب المخاطر الشديدة التي قد تتعرض لها البيئة البحرية نتيجة لتلك الأنشطة، فقد ربطت الاتفاقية بين حق الاستغلال والالتزام بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها، حيث نصت المادة 193 على أن« للدول حق سيادي في استغلال مواردها الطبيعية عملا بسياستها البيئية، ووفقا لالتزامها بحماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها» [1] .

ومن هنا نفهم بأن هذا النص أعطى للدول الساحلية، بما لها من حقوق سيادية على قاع البحار في المناطق التي تخضع لسيادتها الاقليمية أو ولايتها، الحق في مباشرة كافة الأنشطة المشار إليها أو السماح بها، بشرط ألا يترتب على تلك الأنشطة أية أخطار قد تهدد سلامة البيئة البحرية، والتي من ضمنها تلك المتعلقة بالتلوث الناجم عن قاع البحار[2].

حيث جاءت في المادة 208 من اتفاقية قانون البحار أنه« يقع على الدول الساحلية أيضا التزامات بأن تضع من القوانين والأنظمة التي تكفل منع تلوث البيئة البحرية و خفضه و السيطرة عليه، و الناجم عن أوجه النشاط المتعلقة بقاع البحار، و ما يرتبط بها، و مما يدخل في ولايتها من جزر صناعية و منشآت و تركيبات، وهي تلتزم بألا تكون تلك القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والمعايير الدولية.

كما عليها أن تعمل على تنسيق سياساتها في هذا الصدد على الصعيد الاقليمي، كما تتعاون مع غيرها من الدول على الصعيدين العالمي والاقليمي، من خلال المنظمات الدولية المختصة أو مؤتمر دبلوماسي لوضع قواعد و معايير دولية في هذا الصدد».

برميل، غطت مساحة قدرها 90كيلومترمربع من سواحل كاليفورنيا، وأثرت على صلاحيات مياه البحر للاستخدام، وقضت على الثروة السمكية وأضرت بأطقم 75قاربا من قوارب الصيد، كان يعمل عليها نحو خمسمائة بحار.

– في عام 1983 اصطدمت إحدى الناقلات بالرصيف البحري لحقل النوروز الإيراني بالخليج العربي، أدى إلى تدفق النفط بكميات كبيرة بلغت 495 ألف برميل، لوثت مساحة قدرها1,74كيلومتر مربع، أنظر في ذلك: د.محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص43–44.

[1]– د. محسن أفكيرين، مرجع سابق، ص340.

[2]– راجع في ذلك المواد:9/914، 196، 106 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

ثالثا) التلوث الناجم عن إغراق و تصريف النفايات في البحار:

إن التلوث الناشيء عن إغراق[1] وتصريف النفايات في البحار هو ذلك التلوث المتعمد للبيئة البحرية باغراق وتصريف ودفن نفايات خطرة[2] ذات خواص فيزيائية أو كيميائية أوبيولوجية ذات تأثير ضار على الوسط البحري[3]، و تأثير التلوث بالاغراق على البيئة البحرية يتفاوت تبعا لطبيعة المادة الملوثة التي تم إغراقها أو تصريفها أو دفنها في المياه البحرية، من حيث كونها مواد سامة أو مشعة [4]، فتؤثر في صلاحية المياه و تؤدي إلى القضاء على كافة صور الحياه البحرية في المنطقة التي تغرق فيها وفي المناطق المحيطة بها، وذلك بفعل التيارات البحرية فضلا عن دور الأسماك الدائمة الترحال، في نقل التأثير الضار إلى مناطق أخرى بعيدة عن مناطق الاغراق، و ربما دام هذا التأثير الضار سنوات طويلة[5].

وقد تفاقمت أخطار التلوث بالاغراق في ظل مبدأ حرية البحار العالية، فنظرا لأن تلك البحار لا تخضع لسيادة دولة محددة، بل في خارج نطاق الولاية الوطنية لجميع الدول، فقد أساءت الدول لا سيما المتقدمة منها استعمال حقها اتجاه البحار العالية، واتخذتها مقلبا لنفاياتها الصناعية والزراعية وغيرها،

---

[1]– عرفت المادة الأولى من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الإغراق بأنه:"أي تصريف متعمد في البحر للفضلات أو المواد الأخرى من السفن أو الطائرات أو الأرصفة البحرية أو غير ذلك من التركيبات الإصطناعية، وكل إغراق متعمد في البحر للسفن أو الطائرات أو الأرصفة أو غير ذلك من التركيبات الاصطناعية".

[2] – عرفت منظمة الصحة العالمية النفايات بأنها:"لها خواص فيزيائية أو كيميائية أو بيولوجية تتطلب اجراءات نقل وتصريف خاصة، لتلافى خطرها على الصحة و، أو أية آثار بيئية سيئة أخرى". أنظر في ذلك: د.محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص49.

[3] – محمد سامر أنور عاشور، مرجع سابق، ص45.

[4]– ويعتبر التلوث البحري بإغراق المواد السامة من أقدم أنواع تلوث البيئة المائية، حيث يرجع إلى العصر الذي ركب فيه الانسان السفن، وفي الوقت الحاضر تشير التقديرات الاحصائية إلى أن أكثر من 500ألف مركب كيميائي يتم إغراقها في البحار كل عام بخلاف المواد النفطية، فهناك المواد المشعة والمركبات العضوية الكيماوية، وغير العضوية كالزئبق، والنفايات الصلبة كالبلاستيك والزجاج والحاويات، والمواد الأخرى كالنحاس والكادميوم والرصاص والزنك والكروم والسيانيدات وغيرها، أنظر في ذلك: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص127.

[5] – د.محمد صلاح هاشم، المرجع السابق، ص49.

وساعدها على ذلك ما تملكه من أساطيل وطائرات تحمل حاويات النفايات والقمامة و تلقي بها في جوف البحار[1].

ومن أهم مظاهر الاهتمام الدولي بمشكلة التلوث عن طريق البحار ما جاء في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982، حيث تكفلت المادة 210 من الاتفاقية بتحديد الالتزامات المفروضة على الدول لمنع إغراق النفايات الخطرة في البحار، حيث أوجبت الاتفاقية على الدول الأطراف اعتماد قواعد وتشريعات وطنية، والتدابير الملائمة الأخرى التي تكفل منع تلوث البيئة البحرية والإقلال منه والسيطرة عليه، والتي من بينها الحصول على موافقة الدول الساحلية قبل إغراق النفايات في المناطق التي تخضع لولايتها الوطنية[2].

ومن الجدير بالذكر أن هذه الأحكام لا تسري للأسف إلا بالنسبة للاغراق العمدي المقصود به التخلص من النفايات أو المواد الضارة عن طريق إلقائها في البحر، ومن ثم لا تمتد لتشمل التخلص غير المتعمد للنفايات أو غيرها الناجم عن التشغيل العادي للسفن والمنشآت الصناعية المقامة في البحر أو معداتها، وذلك خلاف الفضلات أو المواد الأخرى التي تنتقل بواسطة السفن أو الطائرات أو المنصات أوغيرها من المنشآت الصناعية المقامة في البحر والعاملة فيه بغرض التخلص منها، أو تلك التي تكون ناجمة عن معالجة أحد الفضلات أو غيرها من المواد على هذه السفن أو الطائرات أو المنصات أو المنشآت، كما لا يشمل مفهوم الالقاء إيداع مواد لغرض آخر غير مجرد التخلص منها بشرط ألا يتعارض هذا الايداع مع أهداف الاتفاقية[3].

رابعا) التلوث الناشيء عن السفن:

---

[1] – د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص128.

[2]– راجع المادة 210من إتفاقية قانون البحار 1982، كما نشير هنا إلى أن الإتفاقية لمنع التلوث البحري الناتج عن الإغراق المبرمة في لندن عام 1982 قدمت ثلاث قوائم للنفايات، أحدها(سوداء) وتشمل المواد الأكثر خطورة والتي لا يمكن الترخيص بإغراقها في البحر إلا في حالة الضرورة القصوى. والأخرى(رمادية) وتشكل المواد الأقل خطورة والتي يمكن السماح بإغراقها بموجب تصاريح خاصة وشروط معينة، وخارج هاتين القائمتين تندرج باقي المواد التي يشترط لإغراقها الحصول على إذن وذلك بعد التحقق من طبيعتها، وعلى كل دولة أن تحدد الجهة المختصة داخليا بمنح هذه التراخيص، ووضع العقوبات التي يجب أن توقع على كل المخالفات التي تحدث. نفس المرجع، ص128.

[3] – د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، المرجع السابق، ص130، وأنظر أيضا: عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص47 وما بعدها.

تأثرت حركة الملاحة البحرية في العالم، بالزيادة الهائلة في عدد السكان، مما زاد من حجم حركة النقل البحري، على حين أدت الثورتان العلمية والتقنية إلى بناء سفن كبيرة الأحجام، عظيمة القدرات بل وإلى الاستعانة بالنفط، أو الوقود النووي، في تشغيل السفن بدلا من الفحم.

لكن هذه الطفرة الكبيرة في حجم حركة الملاحة، وفي صناعة السفن، أسفرت عن مساس خطير بسلامة البحار، وخاصة بسبب عمليات نقل النفط الواسع النطاق[1]، حيث بلغ متوسط النفط المنسكب من السفن في البحر سنويا أثناء النقل حوالي 8 ملايين طنا[2].

ويحدث التلوث من السفن نتيجة أي فعل يتضمن افراغا واقعيا أو محتملا لمادة ضارة، أو أي تدفقات لمثل هذه المادة، ويشمل الافراغ في مفهوم اتفاقية MARPOL ماربول (73-78) أي إفلات أو طرح أو تدفق أو تسرب أو قذف أو انسكاب لمادة ضارة في البحر[3]، ويفهم من هذا أن التلوث من السفن يصدر في عدة صور أهمها:

أ) التلوث المتعمد للبيئة البحرية: وهو التفريغ المتعمد في البحر لمياه الاتزان (الصابورة) التي تحملها عادة ناقلات البترول عند مبارحتها ميناء التفريغ متجهة إلى موانىء الشحن بهدف توازنها أثناء سيرها، حيث تتخلص السفينة من تلك المياه وهي محملة ببقايا البترول عند اقترابها من ميناء الشحن، ويشكل التلوث الناشىء عن إلقاء الصابورة وكذلك مياه غسيل الصهاريج، إلى جانب ما يحدث كثيرا من تسرب لكميات الزيت الخام أثناء عمليات شحن وتفريغ الناقلات مايقرب40% من نسبة التلوث بالزيت الصادر عن السفن[4].

وقد يكون لرمي السفن لمخلفاتها ولمياه اتزانها ما يبرره، وذلك في حالة فقدان التجهيزات ومنشآت المعالجة في موانىء الاستعمال أو قلة عددها، لذلك يضطر ربابنة السفن إلى القيام بأعمال

---

[1] – د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص49.

[2] – د. محمد عبد الله نعمان، مرجع سابق، ص38 تهميش رقم 4.

[3] – الاتفاقية الدولية لعام 1973 حول الحماية من التلوث من السفن والمعدلة ببيروتوكول 1978 والمعروفة اختصارا بMARPOL 1973-1978

[4] – د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص387، وأنظر كذلك: المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص63 وما بعدها، وكذلك الدكتور عباس هاشم الساعدي، مرجع سابق، ص13 وما بعدها.

التنظيف في أعالي البحار بدل الانتظار الطويل لعدة أيام أمام المراكز القليلة الخاصة بالمعالجة[1]، و قد ترتب على ذلك على سبيل المثال أن البحر المتوسط الذي لا يشكل سوى5% من المساحة البحرية العالمية ملوث بحوالي25% من النفط العائم في العالم.

ب) تلوث البيئة البحرية الناجم عن الحوادث البحرية: ويقصد بالحادثة البحرية– أو الكارثة البحرية – تصادم السفن أو جنوحها أو أي واقعة تحدث على ظهر السفينة أو خارجها ينتج عنها أضرار مادية أو التهديد بحدوث ضرر مادي للبيئة البحرية[2].

ويتم تصادم ناقلات النفط خاصة أو جنوحها بسبب عجز المساعدات الملاحية، ونظم الارشاد، وسوء الأحوال الجوية المناخية، والإهمال وعدم الحيطة والحذر في قيادة السفن وناقلات النفط، أو تزاحم حركة المرور البحرية، أو بسبب تحطم المنشآت البحرية الخاصة باستخراج النفط من مكامنه البحرية، بفعل الأعاصير البحرية، أو اصطدام السفن بتلك المنشآت[3].

ونظرا لخطورة هذا المصدر على البيئة البحرية فقد تناولته اتفاقية الأمم المتحدة من خلال نص المادة211 التي أوصت الدول الساحلية بوضع التشريعات الوطنية لمنع تلوث البيئة البحرية من السفن،

---

[1] – د. أبو الخير أحمد عطية عمر، مرجع سابق، ص26.

[2] – ومن الحوادث البحرية الناشئة عن السفن على سبيل المثال:

– كارثة الناقلة توري كانيون عام 1967 والتي حدثت بالقرب من شواطئ بريطانيا والتي سبب تحطمها تسرب كميات كبيرة قدرت بنحو 100طن من النفط، وغطت الكمية مسافة مائية لا تقل عن 320كم مربع من الشواطئ البريطانية.

– كارثة الناقلة اكسون فالديز عام 1989، حيث تعرضت الناقلة لحادث أدى إلى تشقق الجزء السفلي منها عند جنوحها على الشعب المرجانية المسماة بيلاي، حيث انسكب ما يقدر بنحو 11مليون جالون من الزيت الخام في مياه خليج الأمير ويليام في ألاسكا.

– كارثة الناقلة برستيج عام 2002، حيث تسربت منها كميات هائلة من النفط على مقربة من الساحل الشمالي الغربي لاسبانيا، وذلك بسبب عاصفة شديدة تسببت في انتشطار الناقلة إلى نصفين مما سبب غرقها وهي تحمل 77ألف طن من زيت الديزل.

– كارثة تصادم الناقلتين جينمار كيستريل وتريجانا، حيث اصطدمت السفينتان وهما تحملان كميات كبيرة من النفط وذلك قبالة السواحل الشمالية لمصر، مما أسفر عن تسرب آلاف الأطنان من النفط الخام إلى مياه البحر المتوسط، أنظر في ذلك: د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، نفس المرجع، ص122

[3] – نفس المرجع، ص122.

وذلك بمنع إلقاء غسيل صهاريج لتلك السفن في بعض المناطق من البحار، وقد ألزمت تلك المادة دولة العلم باعتماد قوانين وأنظمة تهدف إلى منع تلوث البيئة البحرية.

كما ألزمت الدولة الساحلية بوضع القواعد والشروط اللازمة لدخول السفن إلى موانئها ومياهها الداخلية بقصد منع تلوث البيئة البحرية، والاعلان عن هذه الشروط وإبلاغها إلى المنظمة الدولية المختصة، كما أن للدولة أن تضع الأنظمة والقوانين لمنع التلوث البحري من السفن أثناء ممارسة حق المرور البريء داخل البحر الإقليمي للدولة الساحلية[1].

كما وسعت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982من سلطات الدولة الساحلية في مجال مكافحة التلوث البحري الناجم عن السفن على حساب دولة العلم التي كانت تملك هذا الاختصاص على السفينة الرافعة لعلمها وذلك قبل اعتماد الإتفاقية الجديدة، واعترفت للدولة الساحلية بالحق في اعتماد قواعد وتدابير وإجراءات خاصة لمنع التلوث من السفن في قطاع معين من مناطقها الإقتصادية الخالصة، وذلك إذا رأت لأسباب فنية معترف بها تتعلق بخصائص الطبيعة أو البيئة أو باستخدامه وحماية موارده أو بالطابع الخاص للمرور فيه[2].

خامسا) التلوث الناشئ عن أوجه النشاط في المنطقة:

يقصد بالمنطقة وفق المادة الأولى الفقرة الأولى من اتفاقية قانون البحار قيعان البحار والمحيطات وباطن أرضها الموجودين خارج حدود الولاية الوطنية.

وقد وضعت الإتفاقية لهذه المنطقة نظاما دوليا لاستكشافها واستغلال مواردها لصالح البشرية جمعاء، باعتبار تلك الموارد تراثا مشتركا للانسانية، وأنشأت لهذا الغرض سلطة دولية تنوب عن البشرية في استثمار واستغلال تلك الموارد وفقا للقواعد والمبادئ الواردة في المواد من136حتى143 والمادة156 من إتفاقية قانون البحار1982، لذلك ينبغي أن تجري الأنشطة في هذه المنطقة وفقا للنظام الذي تضعه السلطة في المواد من 145إلى 153 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

---

[1]– د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص122.

[2] – د. أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص345.

فقد نصت المادة 145من قانون البحار على أن:« تتخذ التدابير اللازمة وفقا لهذه الإتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة، وتحقيقا لهذه الغاية، تعتمد السلطة قواعد وأنظمة وإجراءات مناسبة تهدف بين أمور أخرى إلى:

أ- منع التلوث والأخطار الأخرى التي تهدد البيئة البحرية، بما فيها الساحل، وخفضها والسيطرة عليها، وكذلك منع الاخلال بالتوازن الايكولوجي للبيئة البحرية، مع إيلاء اهتمام خاص إلى ضرورة الحماية من الآثار الضارة مثل الثقب، والكراءة، والحفر، والتخلص من الفضلات، وإقامة وتشغيل أو صيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنظمة.

ب- حماية وحفظ الموارد الطبيعية للمنطقة ومنع وقوع ضرر بالثروة النباتية والحيوانية في البيئة البحرية».

وبعد أن أشارت المادة السابقة إلى وجوب قيام السلطة باعتماد القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة التي تهدف إلى حماية البيئة البحرية، اكتفت الفقرة الأولى من المادة209 بالنص على« توضع وفقا للجزء الحادي عشر قواعد و أنظمة وإجراءات دولية لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن هذه الأنشطة في المنطقة وخفضه والسيطرة عليه وتعاد دراسة تلك القواعد والأنظمة والإجراءات من وقت لآخر حسب الضرورة».

وفرضت ذات المادة(209) في فقرتها الثانية على الدول إلتزاما بوضع قوانين وأنظمة لمنع تلوث البيئة البحرية الصادر عن الأنشطة في المنطقة سواء من السفن والمنشآت والتركيبات وغيرها من الأجهزة التي ترفع علمها أو تكون مسجلة فيها أو تعمل تحت سلطتها، بحيث لا تكون هذه القوانين والأنظمة أقل فعالية من القواعد والأنظمة التي تضعها السلطة في هذا الشأن[1].

ويستوي أن تقوم بالأنشطة في المنطقة السلطة أو عن طريق حكومات الدول الأطراف أو مؤسساتها بالاشتراك مع السلطة أو عن طريق الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين الذين يحملون

[1] – د. السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، إيتراك للطباعة والنشر، القاهرة، 2012، ص256.

جنسيات الدول الأطراف أو الذين يكون لهذه الدول أو لرعاياها سيطرة فعلية عليها. ورقابة السلطة هنا يجب أن تمتد لضمان الحماية الفعالة للبيئة البحرية من الآثار الضارة التي قد تنشأ عن هذه الأنشطة.

لذلك يتعين على السلطة الدولية لقاع البحار أن تضع القواعد والأنظمة والإجراءات المناسبة لمنع ومكافحة تلوث البيئة والسيطرة على أية أخطار تهددها–بما فيها السواحل– وكذلك لمنع الإخلال بالتوازن للبيئة البحرية، مع الاهتمام بصفة خاصة باتخاذ التدابير المناسبة للحماية من الأضرار المترتبة على الحفر أو التنقيب أو التخلص من النفايات، أو إقامة وتشغيل وصيانة المنشآت وخطوط الأنابيب وغيرها من الأجهزة المتصلة بهذه الأنشطة[1].

لذلك يقع التزام على عاتق الدول بحماية البيئة البحرية من التلوث في المنطقة، إما بتنفيذ التدابير والإجراءات واللوائح التي تصدرها السلطة، أو تقوم الدول بعمل قوانين وتصدر تشريعات وطنية الغرض منها حماية البيئة البحرية من التلوث وخفضه والسيطرة عليه.

وقد نصت المادة 215 من إتفاقية قانون البحار على تنفيذ الالتزامات فيما يتعلق بحماية البيئة البحرية في المنطقة من التلوث، فنصت على« يحكم الجزء الحادي عشر تنفيذ القواعد والإجراءات الدولية الموضوعة وفقا لذلك الجزء لمنع تلوث البيئة البحرية الناشئ عن الأنشطة في المنطقة وتخفضه وتسيطر عليه».

سادسا) التلوث الناشئ من الجو أو من خلاله:

إن من صور تلوث البيئة البحرية ما حدث لهذه البيئة نتيجة انتقال الملوثات إليها من طبقات الجو التي تعلوها عبر هواء الغلاف الجوي، وهذا النوع من التلوث أقل صور التلوث تأثيرا على سلامة البيئة البحرية، إذ أنه ضئيل الحدوث[2].

كما تعد الأمطار الحمضية صورة أخرى من صور التلوث في الجو، حيث أوضحت التحاليل لمياه الأمطار الساقطة في كثير من البيئات، وخاصة البيئات الصناعية أن مياه الأمطار لم تعد مياهها نقية تماما، بل أصبحت ملوثة بكثير من الغازات الضارة العالقة في الغلاف الجوي وبالتالي فإن تساقط

---

[1] – د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص393.

[2] – د. محمد صلاح هاشم، مرجع سابق، ص48وما بعدها.

الأمطار يعد مصدرا من مصادر تلوث المياه له انعكاسات على مجال الزراعة والحياة العادية للبشرية التي تستخدم هذه المياه للشرب[1].

كما يعد التلوث النووي من أشد أنواع التلوث خطورة على الإطلاق سواء من حيث آثاره المدمرة على الإنسان والحيوان والنبات، أم من ناحية النطاق الجغرافي.

ويجد هذا النوع من التلوث مصدره في التفجيرات النووية–العمدية في مجال التجارب النووية وزيادة استخدام الطاقة النووية وما يترتب عليها من احتمالات التسرب النووي الإشعاعي، وقد يحدث بطريق الخطأ في استخدام الآلات في المنشآت الذرية، أو انفجار المفاعلات أو محطات توليد الطاقة التي تعمل بالوقود النووي، وكذلك وسائل النقل البري أو البحري أو الجوي[2].

وقد سوت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 بين الدول في التزامها نحو مكافحة التلوث البحري الصادر من الجو أو من خلاله، وذلك عن طريق إلتزامها بوضع قوانين وتشريعات وطنية تسري على المجال الجوي الخاضع لسيادتها وعلى السفن الرافعة لعلمها أو السفن أو الطائرات المسجلة فيها، على أن تكون تلك القوانين والتشريعات متفقة مع القواعد والمعايير والممارسات والإجراءات الدولية الموصى بها، وعلى أن يراعى فيها سلامة الملاحة الجوية[3].

وحثت الإتفاقية الدول على بذل جهودها على الصعيدين العالمي والإقليمي لوضع قواعد وتدابير دولية لمنع التلوث الناشئ عن هذا المصدر وخفضه والسيطرة عليه[4].

ومما يلاحظ على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أنها حصرت نطاق الأفعال المكونة لجريمة التلوث البحري في تلك المصادر الست، إلا أن الواقع يدل على أن الأفعال المكونة لجريمة تلويث البيئة البحرية لا يمكن حصرها حصرا شاملا جامعا، أو تحديد أثر كل منها على وجه الدقة، ذلك أنه كلما إزداد التقدم العلمي والتكنولوجي كلما ازدادت احتمالات التلوث من مصادر جديدة.

---

[1] – د. محمد سعيد عبد الله الحميدي، مرجع سابق، ص125،126.

[2] – نفس المرجع، ص126.

[3] – راجع المادة 212 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، مشار إليه لدى د. عبد الواحد محمد الفار، مرجع سابق، ص394.

[4] – راجع المادة 2/212من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار1982.

وهذا ما أدى إلى عدم قصر نطاق سريان الخطر على مصادر التلوث التي وردت الإشارة إليها في الإتفاقية، بل أنه يمتد ليسري على كافة حالات التلوث الأخرى أيا كان مصدرها.

وأكدت الإتفاقية على هذا المعنى صراحة في نص المادة 1/194بقولها« تتخذ الدول –فرادى أو جماعات حسب الإقتضاء– كافة التدابير اللازمة والمتمشية مع هذه الإتفاقية لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه–أيا كان مصدره– مستخدمة لهذا الغرض أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها والمتفقة مع قدراتها، وتسعى إلى المواءمة بين سياساتها في هذا الصدد»[1].

3.2.1.4.2. أركان جريمة التلوث البحري

يقصد بالأركان القانونية للجريمة الأركان العامة التي تتوافر في كل جريمة أيا كان نوعها وأيا كانت طبيعتها.

ولا يختلف الأمر بالنسبة لجرائم البيئة عموما إلا فيما يتعلق بالطبيعة الخاصة والمتميزة لهذه الجرائم حيث أنها تعبر عن نمط جديد ومستحدث من الإجرام يتميز من جميع الوجوه في أركانه عن الإجرام التقليدي.

وعلى ذلك سنتطرق في هذا الفرع للأركان العامة التي تقوم عليها جريمة تلويث البيئة وهي كالآتي: الركن الشرعي(أولا) والركن المادي(ثانيا)، ثم الركن المعنوي(ثالثا) مع البحث في خصوصية كل ركن.

أولا) الركن الشرعي:

يُقصد بالركن الشرعي للجريمة نص التجريم الذي يضفي على الفعل أو الامتناع صفته غير المشروعة، فالجريمة لم تكتسب وصفها كجريمة إلا منذ تقرر تجريمها بنص قانوني وما عدم مشروعيتها إلا نتيجة لهذا التجريم[2].

---

[1] – د.عبد الواحد محمد الفار، المرجع السابق، ص395.

[2] – المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص109.

ومما هو متعارف عليه أن مبدأ شرعية الجرائم والعقوبات لا وجود له في القانون الجنائي الدولي على النحو المعترف له به في القانون الداخلي، ولكنه يوجد في صورة أخرى تتفق مع طبيعة القانون الدولي، وهذا يعني أن الفعل لا يعد جريمة إلا إذا ثبت خضوعه لقاعدة من قواعد القانون الدولي تقرر له صفة التجريم ولا يشترط أن تتخذ هذه القاعدة شكلا معينا بل يكتفي بمجرد التحقق من وجودها وعلى ذلك فإن مخالفة الفعل لقاعدة تجريم دولية تجعل من الفعل جريمة دولية[1].

لذا يثور التساؤل عن مدى التقيد بهذا المبدأ وبالالتزامات التي يفرضها عند التصدي للتجريم في مجال تلويث البيئة البحرية؟ وهل للطبيعة الخاصة لهذه الجرائم دورا في إخضاعها لمعاملة متميزة تقود إلى تجاوز بعض النتائج التي يرتبها مبدأ الشرعية الجنائية؟

ومن ناحية أخرى تتطلب دراسة الركن الشرعي البحث في المصادر المختلفة للتجريم في مجال تلويث البيئة البحرية.

وبناء عليه سنتطرق إلى مبدأ شرعية الجرائم وتطبيقه في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، ثم لمصادر التجريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة البحرية.

أ) مبدأ الشرعية الجنائية وجرائم تلويث البيئة البحرية: يعبر عن مبدأ الشرعية الجنائية بالعبارة الشهيرة "لا جريمة ولاعقوبة إلا بقانون".

ومقتضى هذا المبدأ أنه لا يجوز تجريم فعل لم ينص القانون الساري وقت وقوعه، صراحة على تجريمه، كما لا يجوز توقيع عقوبة على مرتكب الجريمة خلاف تلك المقررة قانونا لها سواء من حيث نوعها أو مقدارها[2].

وتتجلى أهمية دراسة مبدأ الشرعية في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية من ناحية أن المشرع غالبا ما يتجه، عند تصديه للتجريم والعقاب لأفعال التلوث نحو تبني سياسات جنائية ذات مرونة عالية

---

[1]– د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص111.

[2]– د. فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة في القانون الليبي، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1998، ص97.

تتناسب مع الطبيعة الخاصة لهذه الجرائم، تضمن ملاحقة مرتكبيها ومعاقبتهم، وتؤمن الإحترام اللازم للتنظيمات المتعلقة بمكافحة التلوث[1].

هذه المرونة في السياسة الجنائية المتبعة بشأن جرائم تلويث البيئة البحرية تبرز من خلال تبني المشرع لأساليب مختلفة عند تصديه للتجريم والعقاب بالنسبة لبعض الجرائم، من أهم هذه الأساليب و أكثرها إثارة للجدل لاعتبارات تتعلق بمبدأ الشرعية الجنائية، ومدى التقيد به عند الأخذ بها، أسلوب النص على بياض، وأسلوب النصوص المفتوحة[2].

يُقصد بأسلوب النصوص على بياض أسلوب في الصياغة التشريعية لنصوص التجريم والعقاب، يعتمد فيها المشرع النص على العقوبة ورسم الإطار العام للتجريم ليحيل إلى نصوص أُخرى لتحديد مضمون الفعل الإجرامي وعناصره وبيان شروطه بطريقة تفصيلية واضحة، وبالتالي تدخل النصوص المحال عليها في تكوين النموذج القانوني للجريمة[3].

وفي جرائم تلويث البيئة البحرية كثيرا ما يلجأ المشرع إلى أسلوب النصوص على بياض في تحديد عناصر التجريم في العديد من هذه الجرائم وذلك للطبيعة الخاصة بها وارتباطها باعتبارات فنية وشروط تقنية وبأساليب علمية متداخلة مع الأنشطة الصناعية والإقتصادية الملوثة.

وقد تبنى المشرع الجزائري أسلوب النصوص على بياض بشأن جرائم تلويث البيئة عموما في القانون رقم 01-19 بشأن تسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها[4]، والقانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه[1].

---

[1]- د. مصطفى منير،جرائم استعمال السلطة الاقتصادية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1992ص149.

[2]- د. فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص98.

[3]- د. محمود محمود مصطفى، الجرائم الإقتصادية في القانون المقارن، الأحكام العامة والإجراءات الجنائية، الطبعة الثانية، مطبعة جامعة القاهرة، 1979، ص63.

[4] -قانون رقم 01-19 مؤرخ في 12 ديسمبر 2001 يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، جريدة رسمية عدد 77 لعام 2001، يُعتبر هذا القانون مثالا واضحا لقوانين الإطار الذي يكتفي فيها المشرع برسم الخطوط العامة التي يتعين على السطات التنفيذية أن تضعها موضع التنفيذ عن طريق المراسيم والقرارات التي تصدرها، راجع في ذلك المادة 64 من القانون01-19.

كما لجأ المشرع المصري إلى نفس الأسلوب بشأن جرائم تلويث البيئة البحرية، من خلال القانون رقم 4 لعام 1994 بشأن البيئة الذي يعتبر نموذجا مثاليا لأسلوب النصوص على بياض في مجال جرائم تلويث البيئة بما فيها البيئة البحرية[2].

واكتفى المشرع المصري في القانون الآنف الذكر بالنص على الإطار العام للجريمة وعقوبتها، وأحال على الجهات الإدارية المختصة مهمة تحديد عناصر الجريمة وشروط قيامها وكافة التفاصيل المتعلقة بها، بحيث أن الجرائم الواردة في هذا القانون لا يمكن تحديدها ومعرفة عناصرها إلا بالرجوع إلى نصوص أخرى أحال إليها القانون تتولى إصدراها غالبا جهات إدارية مختصة، والإحالة في القانون المذكور غالبا ما تتم إلى اللائحة التنفيذية للقانون أو إلى القرارات الوزارية أو الجهات الإدارية المختصة، وحالات أخرى أحال فيها القانون إلى معاهدات دولية.

وفي ذلك نصت المادة 30 من القانون رقم 4 لعام1994 على أنه تخضع إدارة النفايات الخطرة للقواعد والإجراءات الواردة باللائحة التنفيذية للقانون[3].

أما أسلوب النصوص المفتوحة أو المرنة فهو أسلوب يستخدمه المشرع عند صياغته لنصوص التجريم الخاصة بجرائم تلويث البيئة، مستخدما في ذلك صيغا عامة وفضفاضة، يهدف هذا الأسلوب إلى توفير قدر من المرونة يسمح بملاحقة كافة الممارسات التي من شأنها المساس بالبيئة وتتيح للسلطة التنفيذية قدرا أكبر في مكافحة الأفعال الإجرامية البيئية في أبعادها الجديدة[4].

حيث أنه لا يمكن صياغة نصوص القانون الجنائي البيئي بنفس الدقة التي تصاغ بها نصوص قانون العقوبات التقليدي حيث يتميز الأول بالمرونة ويتطلب استعمال مصطلحات أو تعاريف عامة

---

[1]– قانون رقم 02–02 مؤرخ في 5 فيفري 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، جريدة رسمية عدد10 عام 2002، وقد منح المشرع الجزائري بموجب هذا القانون السلطات الإدارية المختصة صلاحيات واسعة في تحديد عناصر وشروط الجرائم المنصوص عليها فيه، عن طريق إحالته إلى هذه السلطات مهمة تحديد هذه العناصر والشروط في القرارات والمراسيم التي تصدر تنفيذا لأحكام هذا القانون.

[2] –د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص100.

[3] – راجع المادة 30 من القانون رقم 04 لعام 1994 الآنف الذكر.

[4] – د. محمد مؤنس محب الدين، البيئة في القانون الجنائي، دون طبعة، مكتبة الأنجلومصرية، 1995، ص184.

بحيث تواجه الاحتمالات المستخدمة للسياسة البيئية، كما أنه يتعذر على المشرع تحديد معالم الفعل وملامحه بكل دقة متناهية إذ أن طبيعة الفعل ذاتها تأبى عليه ذلك[1].

وهذا يعني أن عناصر الجريمة البيئية على هذا الوجه تكون من المرونة وعدم التحديد بما يقتضي أن يكون للقاضي سلطة واسعة في تفسيرها، وعلى ذلك فإن أغلب التشريعات الجنائية تنتهج سياسات جنائية ذات مرونة عالية تتناسب مع الطبيعة الخاصة بهذه الجرائم وتضمن ملاحقة مرتكبيها[2].

ومن ذلك نذكر القانون المصري رقم 4 لعام 1994 بشأن البيئة، حيث نصت المادة 49 منه على« حظر جميع السفن أيا كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية».

وكذا المادة 60 من ذات القانون التي نصت على أنه« يحظر على ناقلات المواد السائلة الضارة إلقاء أو تصريف أية مواد ضارة أو نفايات أو مخلفات بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ينتج عنها ضرر بالبيئة المائية أو الصحة العامة أو الإستخدامات الأخرى المشروعة للبحر».

وبنفس الأسلوب تبنى المشرع الجزائري في بعض النصوص الجنائية عبارات مرنة قابلة بطبيعتها للتفسير منها ما ورد في القانون رقم 02-02 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه فإنه يمنع المساس بوضعية الساحل الطبيعية، حيث لم يكتف المشرع بتعداد مكوناته التي قد ينشأ في التعدي عليها مخاطر على البيئة البحرية، وإنما أضاف في المادة 10 فقرة02 جملة « وكل المواقع الأخرى ذات الأهمية الإيكولوجية».

فالمشرع الجزائري هنا استخدم صيغة واسعة في تحديده للمجال البحري المشمول بالحماية، بحيث يمكن إدراج كل موقع ذات قيمة بيئية في مجال الحماية.

---

[1] – د. محمد مؤنس محب الدين، مرجع سابق، ص176.

[2] –د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص116.

وذات الأسلوب نجده في القانون الفرنسي رقم 76-663 الصادر في 19 جويلية 1976 بشأن المنشآت المصنفة، حيث لم يكتف المشرع الفرنسي بتعداد هذه المنشآت المضرة بالبيئة بل أضاف عبارات "بصفة عامة كل المنشآت المستغلة".

وكذا المادة 43 من القانون القطري رقم 30 لعام 2002 بشأن حماية البيئة نصت على أنه «يُحظر على جميع السفن والناقلات تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة، وعلى جميع السفن والناقلات التي ترتاد موانئ الدولة تنفيذ جميع المتطلبات والإلتزامات المنصوص عليها في هذا القانون ولائحته التنفيذية»[1].

مما سبق عرضه يتضح لنا بأن التشريعات الجنائية تعمد إلى استخدام أسلوب الإحالة وأسلوب النصوص المرنة استخداما موسعا فيما يتعلق بجرائم تلويث البيئة بما فيها البحرية، حيث يكتفي بإصدار النصوص العامة ويعهد إلى السلطات التنفيذية أمر ملئها عن طريق النص على المبدأ العام للتجريم، لتحدد السلطات التنفيذية عناصر الجريمة وتفاصيلها في ظل مساهمة الإدارة في التجريم.

ب) مصادر التجريم: تحتل مصادر التجريم أهمية خاصة في جرائم تلويث البيئة البحرية نظرا للطبيعة الخاصة لنصوص التجريم، إلى جانب الدور الكبير الذي تسهم به نصوص المعاهدات والإتفاقيات وتوصيات المنظمات الدولية في هذا المجال[2].

ويميز الفقه بين المصادر المباشرة: وهي تلك التي يفرغ فيها التجريم مضمونه أو محتواه، كما تظهر في قائمة الجرائم المنصوص عليها في القوانين المختلفة، والمصادر غير المباشرة: وهي مجموعة الأنظمة القانونية غير الجنائية التي يستمد منها التجريم شرعيته ومقتضاه-[3].

وسنتطرق إلى هذين المصدرين بشيء من التفصيل فيمايلي:

1) المصادر المباشرة: تمثل قوانين العقوبات أصدق القوانين تعبيرا عن حماية المصالح والقيم الإجتماعية الأساسية والدفاع عنها. لذا صارت التشريعات الحديثة تدرج الجرائم الماسة بالبيئة باعتبارها

---

[1] – راجع المادة 43 من القانون رقم 30 لعام 2002 المتعلق بحماية البيئة على الموقع: http://www.ausde.org/

[2] –د.محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص81.

[3] –د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص125.

قيم أساسية جديدة تقوم عليها المجتمعات المتحضرة تماشيا مع الإتجاهات الحديثة في السياسة الجنائية[1].

كما أن إدخال جرائم الاعتداء على البيئة البحرية كانت أو برية أو جوية في مواد قانون العقوبات من شأنه أن يسهم في صحوة الضمير العام إزاء الطابع الإجرامي الخطير لهذه الاعتداءات.

وإن كانت أغلب القوانين العقابية مترددة بشأن إدراج جرائم التلوث البحري ضمن نصوصها، فإن بعض التشريعات حسمت الوضع بإدراج الجرائم البيئية في لب المدونات العقابية، كما فعل المشرع الليبي[2]، الألماني[3] والإيطالي[4].

وفي غياب نصوص التجريم في قانون العقوبات تتبنى بعض الدول نصوصا خاصة لتجريم الأفعال الماسة بالبيئة البحرية تحمي مباشرة العناصر المختلفة للبيئة البحرية، وغالبا ما تتضمن هذه النصوص أحكاما تنظيمية تتعلق بإدارة وتنظيم استغلال البيئة البحرية وحماية عناصرها. وتحتاج هذه النصوص القانونية دائما إلى جزاء جنائي لتدعيم وضمان احترام التنظيمات والأحكام المنصوص عليها فيها.

ومن القوانين التي يتضاعف فيها دور القوانين الخاصة الجزائر، فعلى سبيل المثال نجد القوانين الخاصة بتلوث البيئة البحرية منها قانون98-05 الذي جاء ليعدل الأمر 76-80 المتضمن القانون البحري من خلال إضافة أحكام جزائية تعاقب على تلويث البيئة البحرية تفاوتت بين الغرامة والحبس، لتصل أحيانا إلى عقوبة الإعدام.

---

[1] – د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص127.

[2] – حيث يعتبر قانون العقوبات الليبي الصادر عام 1953مثالا بارزا للقوانين التقليدية فيما يتعلق بحماية البيئة، مشار إليه في د.فرج صالح الهريش، مرجع سابق، 137.

[3]– إذ تدخل المشرع الألماني في 28 مارس 1980 حين أصدر التعديل الثاني عشر لقانون العقوبات وبمقتضاه أضاف سبع مواد جديدة لقانون العقوبات من المادة 324 إلى 330 وقد سمى الفصل الجديد بجرائم البيئة.

[4]– وقد عدل المشرع الإيطالي أحكام قانون العقوبات بإضافة جرائم الاعتداء على البيئة ضمن أحكامه بداية من المادة 102.

كما تضمن القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة نصوصا تجريمية بداية من المادة 55منه التي أكد فيها على منع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البحرية. وقد رتب على كل مخالفة لهذه الأحكام نصوص تجريمية تتراوح العقوبة فيها ما بين الحبس والغرامة.

وبنفس التدابير تضمن قانون رقم 02-02 نصوصا تجريمية في حالة إقامة أي نشاط صناعي ملوث على الساحل، وبنفس التدابير تضمن قانون رقم 01-11 المتعلق بالصيد البحري نصوصا تجريمية.

وقد لا يكتفي المشرع في بعض الأحيان بإدراج نصوص التجريم الخاصة بالتلوث البيئي في صلب قانون العقوبات أو النص عليها في القوانين الخاصة بتنظيم وحماية البيئة وإنما يعمد بالإضافة إلى ذلك إلى إصدار قانون خاص بحماية البيئة، يضمنه الأحكام العامة المتعلقة بحماية البيئة ككل، والأحكام الخاصة بحماية كل عنصر من عناصرها كالهواء والماء، كما ينص فيه على القواعد والتنظيمات والاشتراطات التي يرى ضرورة سريانها على المنشآت والمؤسسات والأنشطة التي لها علاقة بالبيئة[1].

وقد تضمن القانون العماني رقم 114 لعام2001 قواعد خاصة بحماية البيئة ومكافحة التلوث، حيث نصت المادة السابعة من القانون على حظر استخدام البيئة العمانية لتصريف ملوثات البيئة بالأنواع والكميات التي تؤدي إلى الإخلال بصلاحيات هذه البيئة ومواردها الطبيعية أو بالمحميات أو التراث الحضاري والتاريخي للسلطنة.

ولتنفيذ وتطبيق قانون حماية البيئة ومكافحة التلوث تم إنشاء آلية تختص بذلك بموجب المرسوم السلطاني رقم79/68 الذي نص في المادة 18منه على أن لنائب رئيس المجلس إصدار القرارات واللوائح والأنظمة المنفذة لهذا القانون.

---

[1] -د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص165.

2) المصادر غير المباشرة: إن الناظر في الإتفاقيات الدولية يجد فيضا هائلا منها[1] قد تضمن قواعد وأحكاما لحماية البيئة عامة والبيئة البحرية خاصة، وتلك الإتفاقيات والمعاهدات تمثل رافدا مثمرا وفعالا يمد القانون الوطني بالقواعد التي تمثل إطارا عاما مقبولا من المجتمع الدولي حول ما يمكن اعتباره مشروعا أو غير مشروع من الأفعال المتعلقة بالتلوث، كما تمده بالمعايير العلمية والقانونية التي يمكن أن يؤسس عليها تدخله[2].

وهناك العديد من الإتفاقيات الخاصة بالبيئة البحرية تحدد صور الإعتداء الواقعة عليها والنتائج الضارة المترتبة على هذا الإعتداء ليهتدي بها المشرع الوطني عند تحديده لأنماط السلوك المجرم بمقتضى التشريعات الداخلية.

الأمر الذي حذا بالمشرع الداخلي إلى الإحالة إلى المعاهدات الدولية لتحديد وبيان العديد من أركان وعناصر الجريمة خاصة وأن البيئة البحرية من المجالات التي يبدو فيها الإرتباط وثيقا بين القانون الداخلي والقانون الدولي وذلك لاعتبارات تكوينها جغرافيا وطبيعيا الأمر الذي يضفي على كثير من مشكلاتها الطبيعية الدولية[3].

ومن الإتفاقيات الدولية نذكر إتفاقية لندن لمنع تلوث البحار بالنفط لعام 1954 وتعديلاتها1962، 1969، 1971، والإتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات الكوارث الناجمة عن التلوث بالنفط بروكسل 1969، وإتفاقية قانون البحار منتجوباي 1982.

إضافة إلى الإتفاقيات ذات النطاق الإقليمي كإتفاقية هلسنكي 1974 بشأن البيئة البحرية لبحر البلطيق والتي تعد من أوائل الإتفاقيات الدولية إكتمالا في معالجتها لكافة جوانب حماية البيئة البحرية(الماء، قاع البحر، المصادر البيولوجية) وإتفاقية برشلونة لحماية البحر المتوسط من التلوث 1976، إتفاقية جدة لحماية بيئة البحر الأحمر وخليج عدن من التلوث 1982.

---

[1]– أحصى ألكسندر كيسKiss . A عام 1989 في كتابه "القانون الدولي للبيئة"، فوجدها حوالي 300 معاهدة وإتفاقية دولية وما يقارب عن 900 اتفاقية ثنائية أنظر في ذلك د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص178.

[2]– د. أحمد محمد المنشاوي، مرجع سابق، ص113.

[3] – نفس المرجع، ص113.

كما تعد القرارات والتوجيهات الصادرة عن المنظمات الدولية من الروافد غير المباشرة لقانون حماية البيئة البحرية، وتساهم في مجال التجريم خاصة إذا كان القرار يتضمن شرعية بإرسائه لتصور معين بخصوص علاقة أو مركز قانوني محدد.

الأمر الذي حذا بالبعض إلى القول باعتبار تجريمات البيئة دولية المصدر حيث تمثل الجهود الدولية تبصرة للعالم أجمع بأضرار و أخطار التعدي على البيئة البحرية، لأن تواتر هذه القرارات والتوصيات مع انسجام محتواها يضفي عليها قيمة كبيرة خاصة في إرساء مبادئ وقواعد عرفية في مجال حماية البيئة البحرية وصيانة مواردها من التلوث، فضلا عن استقرار القواعد الدولية على تقرير المسؤولية الدولية عن انتهاك أحكام القانون الدولي بالنسبة للأشخاص الطبيعية والمعنوية.

كما أن وضع سياسة جنائية منفردة لحماية البيئة البحرية يعد أمرا صعب التحقق لأن هذا النوع من التجريم يحتم استخدام بدائل أخرى تتناسب مع طبيعة المصالح المحمية المتميزة ومع الفاعل في الجريمة الذي قد يكون شخصا معنويا أو دوليا[1].

ومن أهم القرارات والتوصيات الصادرة عن المنظمات الدولية والمتعلقة بحماية البيئة نذكر قرار المجلس الوزاري الأوروبي لقانون البيئة الصادر عام 1977[2]، وكذا توصيات مؤتمر ريودي جانيرو حول الجرائم ضد البيئة لعام 1994[3] وغيرها.

وإلى جانب الإتفاقيات الدولية وتوصيات المنظمات الدولية، عنيت العديد من المواثيق الدستورية الحديثة على النص، في نصوص واضحة وصريحة على حق الإنسان في بيئة سليمة غير مهددة، وحق الفرد في التمتع بها، الأمر الذي يفرض على المشرع واجب إتخاذ التدابير القانونية المترجمة لهذه

---

[1]– د. أحمد محمد المنشاوي، مرجع سابق، ص113.

[2]–قرار المجلس الوزاري الأوروبي رقم77/88 الصادر عام 1977 بشأن اشتراك القانون الجنائي في حماية البيئة، لمزيد من التفاصيل انظر د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص186.

[3]– ناقشت الجمعية الدولية لقانون العقوبات في اجتماعها الخامس عشر الذي عقدته في ريودي جانيرو بالبرازيل في الفترة من 4–10سبتمبر 1994، موضوع "الجرائم ضد البيئة التطبيق للقانون الجنائي العام" وقد أصدرت الجمعية في نهاية مؤتمرها التوصيات الآتية: مسائل خاصة متعلقة بالجرائم ضد البيئة/المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية/ جرائم ضد البيئة/ مسائل الاختصاص والتسليم لمزيد من التفاصيل أنظر: د.فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص192.

المبادئ الدستورية، وذلك بإصدار التشريعات الخاصة بالبيئة والحامية لعناصرها والمنظمة لأوجه استغلالها والضامنة لحق الفرد في العيش في بيئة سليمة ومتوازنة.

ومن الدساتير التي تضمنت النص على حماية البيئة نذكر: دستور بنما لعام 1972 في المادة 110 منه التي تقضي بأن« حماية البيئة الطبيعية ومنع تلويثها والمحافظة على التوازن البيئي تكون أساسا مسؤولية الدولة»، ودستور اليونان لعام 1975 في المادة 24 منه التي تنص على« أن حماية البيئة الطبيعية والثقافية تكون مسؤولية الدولة، التي عليها إتخاذ تدابير الحماية المناسبة»[1]، وكذا الدستور السعودي (المرسوم الملكي السعودي) رقم 1 لعام 1992 حيث تنص المادة 32 منه على أن «تعمل الدولة على المحافظة على البيئة وحمايتها وتطويرها ومنع التلوث عنها»[2].

وفي الأخير نخلص إلى القول أنه بالرغم من وجود هذه الترسانة من النصوص التجريمية على المستويين الداخلي والدولي، ينبغي أن لا تغرينا وتصرف أنظارنا عن الحقيقة، وهي أن جزء أكبر من هذه النصوص ليست محلا للتطبيق الجنائي أساسا.

ثانيا) الركن المادي:

يقصد بالركن المادي للجريمة مظهرها الخارجي أو كيانها المادي فكل جريمة لا بد لها من ماديات تتجسد فيها الإرادة الإجرامية لمرتكبها، إذ أنه لا جريمة ولا عقوبة بغير ركن مادي.

ويشتمل الركن المادي على السلوك(فعلا كان أو مجرد امتناع) ويرد هذا السلوك على محل، ويترتب عليه حدوث نتيجة معينة على نحو يعتبر فيه هذا السلوك سببا في إحداث هذه النتيجة[3].

وجرائم البيئة شأنها شأن سائر الجرائم يقوم ركنها المادي على العناصر الثلاث المشار إليها، ولا تختلف عن ذلك جرائم تلويث البيئة البحرية فهي تتطلب من حيث الأصل وقوع فعل إجرامي معين وتحقق نتيجة إجرامية وعلاقة سببية تربط بين السلوك والنتيجة[4].

---

[1]– د.فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص198.

[2]– د. أسامة عبد العزيز، مرجع سابق، ص170.

[3] – المستشار أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص110.

[4] – د. أحمد محمود المنشاوي، مرجع سابق، ص123.

وسوف نتناول كل منها على حدة.

أ) السلوك الإجرامي: إن السلوك الإجرامي هو النشاط المادي المكون للمظهر الخارجي للجريمة ويكون من شأنه المساس بالمصلحة التي يحميها القانون، ولا يشترط هذا الأخير شكلا معينا أو وسيلة معينة لارتكابه[1].

وهذا النشاط يشمل الفعل الإيجابي والذي يفترض حركة عضوية في جسم الإنسان ويتسع ليشمل الامتناع باعتباره صورة للسلوك الإنساني وهو ما يطلق عليه تعبير السلوك السلبي.

ويتحقق الشكل الإيجابي للسلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية في كل نشاط مادي خارجي ينهي عنه القانون من شأنه المساس بالبيئة البحرية، فمعظم حالات تلويث الشواطئ والبحر الإقليمي والمنطقة الإقتصادية الخالصة تتم عن طريق الإلقاء أو التصريف أو التحريك وكلها أفعال تستلزم حركة عضوية[2].

وقد تضمنت العديد من التشريعات البيئية النص على وقوع جريمة تلويث البيئة البحرية بسلوك إيجابي، فقد نصت المادة الثانية من القانون الفرنسي رقم1245 الصادر عام 1964 المتعلق بوقاية المياه من التلوث على أنه« يحظر صرف أو إغراق المواد أيا كانت طبيعتها في مياه البحر خصوصا النفايات الصناعية والنووية التي يمكن أن تلحق الضرر بالصحة العامة وبالحيوانات والنباتات البحرية وتعوق التنمية الاقتصادية والسياحية للمناطق الشاطئية».

ونصت المادة71 من القانون الكويتي رقم12 لعام1964 على أنه « يحظر تلويث المناطق البحرية المبينة في الفقرة الثانية من هذه المادة وذلك بتفريغ أو تسرب الزيت».

أما القانون الليبي فقد نص في المادة47 من القانون رقم7 لعام 1982 على أنه« يُحظر القيام بإلقاء أو التخلص من أية مخلفات من شأنها أن تسبب تلوث المصادر المائية» .

---

[1] – A, Vitu, traité de droit criminel, droit pénal special, Paris, 1982, p227.

[2] – د. محود نجيب حسني، القسم العام، مرجع سابق، ص280.

وعلى ذات النهج سار المشرع الجزائري، وذلك في المادة 52 من القانون رقم 03-10 لعام 2003 المتعلق بحماية البيئة والتي« تمنع كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنها الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية».

ونلاحظ من استقراء نصوص القوانين البيئية أن جريمة التلوث البحري يمكن أن تتم بسلوك سلبي، وذلك لتوسع المشرع في فرض التزامات على الأشخاص والمنشآت للقيام بإجراءات وأفعال معينة أو اتخاذ احتياطات لازمة لمنع التلوث البحري وبالتالي يشكل الإحجام عن إتيانها سلوكا إجراميا يقع تحت طائلة القانون.

ويتحقق الشكل السلبي للسلوك الإجرامي في جرائم تلويث البيئة البحرية بالامتناع عن إتيان كل ما من شأنه أن يؤدي إلى التلوث. ويستوي في ذلك أن يؤدي هذا الامتناع إلى نتيجة معينة من عدمه، إذا اعتبر الإحجام عن هذه الأعمال في حد ذاته عدوان على نقاء البيئة وتلويث لطبيعتها، ويستوجب الجزاء الجنائي[1].

وتتميز الجريمة السلبية بأن النتيجة الإجرامية فيها لها مدلولها القانوني وليس لها نتيجة مادية، كما أن الجرائم السلبية تأخذ شكل الجرائم البسيطة التي تقع بمجرد الإمتناع عن القيام بفعل واحد[2].

ومن التشريعات البيئية التي تضمنت النص على وقوع جريمة تلويث البيئة البحرية بسلوك سلبي ما نصت عليه المادة 24 من القانون الجزائري رقم 01-19[3] التي تخضع نقل النفايات الخاصة الخطرة إلى ترخيص خاص، ومن ثم فإن نقلها دون الحصول على ترخيص تجعل المخالف يقع تحت طائلة العقوبات.

كما ألزمت المادة2 فقرة1 من القانون الكويتي رقم 12 لعام 1964 على ربان السفينة أن يمسك سجلا للزيت وأن يدوّن فيه البيانات الواجب إتباعها.

---

[1] – د.حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص82.

[2] – د. محمد أحمد محمد المنشاوي، مرجع سابق، ص113.

[3] – راجع القانون رقم 01-19 لعام 2001 يتعلق بتسيير النفايات، مرجع سابق.

ويشترط المشرع لتوقيع الجزاء عن جريمة تلويث البيئة البحرية أن يؤدي السلوك الإجرامي إلى إحداث النتيجة فما المقصود بها؟

ب) النتيجة الجرمية: ويقصد بالنتيجة الأثر المترتب على السلوك الذي يقصده القانون بالعقاب، وقد تفهم النتيجة على أنها حقيقة مادية لها كيان ملموس في العالم الخارجي أو تفهم على أنها حقيقة قانونية تتميز عن الضرر المادي وتتمثل بضرر معنوي يصيب حقا أو مصلحة يحميها القانون[1].

وفي جرائم تلويث البيئة البحرية منها ما يشترط فيه القانون لقيام الجريمة في ركنها المادي حدوث ضرر على المصلحة محل الحماية القانونية، وهناك أيضا من الأفعال التي يجرمها القانون بمجرد تعريض البيئة البحرية أو أحد مكوناتها للخطر.

والبعض من هذه الجرائم تنظيمية تنشأ من مجرد انتهاك الأحكام التنظيمية المنصوص عليها في القانون، وفي هذه الحالة لا يوجد ضرر يهدد سلامة البيئة البحرية ولكنها تعبير عن مدى اهتمام المشرع بإتخاذ إجراءات وقائية منذ بداية التعامل في بعض الأشياء أو المواد الخطرة على البيئة[2].

ففيما يتعلق بالجرائم ذات النتيجة فإن المشرع البيئي قد يتطلب لقيام الكيان المادي للجريمة البيئية، وانعقاد المسؤولية الجنائية حيال مرتكبها، أن يؤدي سلوكه –الإيجابي أو السلبي– إلى إحداث تلويث في المحيط البيئي الطبيعي والإخلال بمكوناتها، كما هو الحال في جرائم تلويث البيئة البحرية، فالمشرع يجرم إلقاء مواد بترولية في البحر لما يترتب عليه من تلويث المحيط البيئي، مما يؤدي إلى هلاك الكائنات الحية سواء كانت أسماك أو نباتات[3].

وقد تضمنت بعض المعاهدات والإتفاقيات الدولية المتعلقة بالبيئة نصوصا توضح معنى الضرر البيئي من ذلك إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث نصت في مادتها الأولى على الأضرار البيئية الناشئة عن التلوث البحري فجعلتها تشمل الإضرار بالموارد والحياة البحرية

---

[1] – د. نوار دهام مطر الزبيري، الحماية الجنائية للبيئة،دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014،ص395، وأنظر أيضا د. محمود نجيب حسني، مرجع سابق، ص289.

[2] – د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص149، د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص227، 228.

[3] – د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص97.

وتعريض الصحة البشرية للأخطار وإعاقة الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وغيره من أوجه الإستخدام المشروعة للبحار والحط من نوعية وقابلية مياه البحر للاستعمال والإقلال من الترويح.

بيد أنه يتعين التفرقة بين ما يمكن أن يترتب على النشاط الإجرامي من ضرر فعلي وبين النتيجة المادية التي يتطلبها النص القانوني، إذ أنه من المتصور أن يتخلف عن السلوك الإجرامي ضرر فعلي بالبيئة يتمثل في الإخلال بمكوناتها، غير أن المشرع لا يعتد بهذا الضرر كنتيجة إجرامية داخلة في البنيان المادي للجريمة، وذلك لاعتبارات متعلقة بصعوبة الإثبات أو تحديده[1].

ومن التشريعات التي يشترط فيها المشرع تحقق النتيجة الجرمية كأثر للسلوك الإجرامي القانون الجزائري رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة حيث نص في المادة 52 على أنه« يمنع داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري، كل صب أو غمر أو ترميد لمواد من شأنه: الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية، عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربية المائية والصيد البحري، إفساد نوعية المياه البحرية من حيث استعمالها، التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية والمساس بقدراتهما السياحية».

وعلى ذات النهج سار المشرع المصري بموجب القانون رقم 4 لعام1994 في المادة 69 التي نصت على أنه« يُحظر على جميع المنشآت بما في ذلك المحال العامة أو المنشآت التجارية والصناعية والسياحية والخدمية تصريف أو إلقاء أية مواد أو نفايات أو وسائل غير معالجة من شأنها إحداث تلوث في الشواطئ المصرية أو المياه المتاخمة لها سواء تم ذلك بطريقة إرادية أو غير إرادية مباشرة أو غير مباشرة ويعتبر كل يوم استمرار التصريف المحظور مخالفة منفصلة».

والجدير بالذكر أن النتيجة الإجرامية للجريمة البيئية قد تختلف عن النتيجة الإجرامية لسائر الجرائم الأخرى، إذ أن النتيجة الإجرامية للجريمة البيئية قد تتحقق في مكان يختلف عن المكان الذي يباشر فيه السلوك الإجرامي، كما أنه قد يتراخى تحقق النتيجة الإجرامية لجريمة البيئة لفترة زمنية تطول أو تقصر عن زمن وقوع السلوك الإجرامي.

---

[1] – د. نور الدين هنداوي، مرجع سابق، ص94.

وتثور المشكلة في النتيجة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية عندما تتحقق النتيجة الإجرامية على إقليم دولة يختلف عن إقليم الدولة التي بوشر فيها النشاط الإجرامي وهو ما يطلق عليه التلوث عبر الحدود[1]، هذا الأخير الذي يطرح إشكالا حول الإختصاص القضائي هل ينعقد للدولة التي وقع في دائرتها فعل التلويث أم ينعقد الإختصاص للدولة التي وقع في دائرتها النتيجة الإجرامية أم للاثنين معا؟

وقد تباينت آراء الفقه حول مسألة إنعقاد الإختصاص القضائي، فالبعض نادى بالمساواة بين مكان السلوك ومكان النتيجة على أساس المحافظة على وحدة الجريمة.

كما أن انعقاد الإختصاص للمحكمة التي يتحقق في دائرة اختصاصها النتيجة الإجرامية هي الأكثر قدرة على قياس النتائج المترتبة على فعل التلويث وإجراء المعاينات وأجدى لسهولة التحقيق، كما أنها تكون أكثر إهتماما من الدول التي لم تتحقق فيها أي نتيجة لفعل التلويث، وعلى هذه النظرية سار القضاء الفرنسي في جرائم التلوث التي تجد مصدرها في دولة أجنبية[2].

في حين نادى أنصار الرأي الثاني الأخذ بمكان ارتكاب السلوك الإجرامي تأسيسا على أنه يمكن ملاحقة المرتكبين للجريمة هذا فضلا عن أن القاضي الجنائي يعلم تماما نصوص قانونه الوطني في حين أنه يجهل القوانين العقابية الأجنبية.

وقد قضت محكمة العدل الأوروبية في هذه المسألة في 30نوفمبر1976 بحق ضحايا التلوث عبر الحدود بناء على مصالحهم واختياراتهم في رفع الدعوى ضد الملوث أمام محكمة المكان حيث يجد الفعل مصدره، أو أمام محكمة النتيجة حيث يتحقق الضرر.

---

[1] – عرفت لجنة القانون الدولي بالأمم المتحدة التلوث عبر الحدود بأنه" التلوث الذي ينشأ داخل إقليم إحدى الدول أو تحت رقابتها ويسبب أضرارا داخل إقليم دولة أخرى أو تحت رقابتها"، أنظر في ذلك د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص573. ويعرف التلوث عبر الحدود البحرية بأنه" التلوث الذي يكون مصدره في دولة وينتج آثاره في الإقليم أو الوسط البحري لدولة أخرى"، أنظر في ذلك: د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص169.

[2] – د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص101، وكذا د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص260.

هذا وقد أوصى مجلس العدل الأوروبي أن أي إضرار للبيئة يجب أن يعرض صاحبه للمساءلة الجنائية ليس فقط في الدول التي حدثت فيها الجريمة ولكن في جميع الدول التي تأثرت بالضرر، وأخذت بهذا الإتجاه كلا من الصين واليابان[1].

كما قد يتراخى تحقيق النتيجة الإجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية في زمن لاحق على ارتكاب النشاط الإجرامي، ويرجع ذلك إما لطبيعة الجريمة البيئية في ذاتها أو إلى انخفاض نسبة التلوث في المحيط البيئي بحيث لا يظهر آثارها إلا بعد فترة زمنية طويلة كأن تسرب منشأة مخلفاتها في مجرى مائي بصورة مستمرة ولكن بنسب بسيطة، فلا يظهر التلوث إلا بعد انقضاء فترة زمنية طويلة.

وترتيبا على ما تقدم فإن الأضرار الناتجة عن التلوث البيئي تنقسم إلى نوعين: أولهما: أضرار مباشرة تتحقق إبان ارتكاب السلوك الإجرامي أو عقب ارتكابه بفترة زمنية قصيرة كتسميم الأسماك عقب تسريب مواد سامة في مجرى مائي.

ثانيهما: أضرار غير مباشرة، وهي تلك التي تظهر بعد ارتكاب السلوك الإجرامي بفترة زمنية طويلة قد تصل إلى سنوات أو أجيال.

ولم يقصر المشرع البيئي نطاق التجريم في مجال حماية البيئة البحرية على الجرائم ذات النتيجة الضارة، وإنما توسع ليشمل النتائج ذات الخطر، وهي تلك الجرائم التي يؤثم فيها المشرع مجرد إتيان السلوك بصرف النظر عن النتيجة التي تتخلف عنه[2].

وتبرز أهمية تجريم الخطورة المصاحبة لأفعال تلويث البيئة البحرية في كونها تسهل كثيرا في مجال إثبات المسؤولية الجنائية عن جرائم التلوث التي تتصف بصعوبة إثبات الضرر، حيث من شأن جرائم الخطر تسهيل مهمة القاضي في إثبات المسؤولية الجنائية فلا يكون بحاجة إلى إثبات الضرر أو إثبات مسؤولية الفاعل عن النتيجة بل يكفي مسؤوليته عن السلوك.

ويعد هذا المسلك هو أحد الوسائل الهامة التي يعتمد عليها المشرع الجنائي للحد من نطاق الأضرار الناجمة عن أفعال التلوث والحيلولة دون انتشارها على نحو يصعب تداركه وذلك مرجعه إلى

---

[1]– د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص174.

[2]– د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص102.

عدم تحقق النتيجة المادية في الحال، ولكن بعد فترة من الزمن قد تطول أو تقصر، وصعوبة إثبات علاقة السببية بين السلوك والنتيجة[1].

كما تبرز أهمية الأخذ بالخطر كأساس للتجريم في جرائم تلويث البيئة البحرية في حالة تعدد الجناة، فمن المشاكل التي تثيرها جرائم التلوث البحري صعوبة تحديد الجاني في حالة تعدد مرتكبي السلوك الإجرامي، كما هو الحال في حالة إلقاء عدد من السفن لمواد ملوثة في البيئة البحرية.

وبالأخذ بتجريم النتائج الخطرة في تلك الجرائم يمكن بمقتضاها مساءلة الفاعلين بصرف النظر عن إثبات النتيجة الإجرامية.

وترتيبا على ذلك اتجهت أغلب التشريعات البيئية إلى إسباغ الصفة الإجرامية على بعض الأنشطة التي تعرض البيئة البحرية للخطر، كالمشرع الجزائري الذي ألزم ربان كل سفينة تحمل بضائع خطيرة أو مواد سامة أو ملوثة، وتعبر بالقرب من المياه الخاضعة للقضاء الجزائري أو داخلها، أن يبلغ عن كل حادث ملاحي يقع في مركبة ومن شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري والمياه والسواحل الوطنية إعمالا بالمادة 57 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة.

كما أوجبت المادة 56 من ذات القانون في حالة وقوع عطب أو حادث في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري آلية أو قاعدة عائمة تنقل أو تحمل مواد ضارة أو خطيرة أو محروقات، من شأنها أن تشكل خطرا كبيرا لا يمكن دفعه، ومن طبيعته إلحاق الضرر بالساحل والمنافع المرتبطة به، يعذر صاحب السفينة أو الطائرة أو الآلية أو القاعدة العائمة بإتخاذ كل التدابير اللازمة لوضع حد لهذه الأخطار[2].

وسار على ذات النهج المشرع المصري في القانون رقم 4 لعام 1994 في المادة 53منه التي نصت على أنه« مع عدم الإخلال بأحكام القانون رقم 79 لعام 1961 في شأن الكوارث البحرية والحطام البحري يكون لممثلي الجهة الإدارية المختصة أو لمأموري الضبط القضائي أن يأمروا ربان السفينة أو المسؤول عنها باتخاذ الإجراءات الكافية للحماية من آثار التلوث في حالة وقوع حادث

---

[1] – د. محمود نجيب حسني، القسم العام، مرجع سابق، ص292.

[2] – راجع المادة 56 و57 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة لعام 2003.

لإحدى السفن التي تحمل الزيت يترتب عليه أو يخشى منه تلوث البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية».

كما تبنى المشرع الليبي هذا الإتجاه، وأضفى الصفة الإجرامية على بعض الأنشطة التي تعرض المحيط البيئي لخطر التلوث، إذ حظر إلقاء لمواد كيماوية أو مواد مشعة أو سامة أو غازات أو مفرقعات في الموانئ أو المياه الإقليمية إعمالا للمادة 67 من القانون رقم 7 لعام 1982 الخاص بحماية البيئة.

ج) العلاقة السببية: يقصد بها تلك الرابطة التي تصل بين سلوك الجاني وبين النتيجة الإجرامية وتفيد إسنادها إليه، وهي تعد عنصرا جوهريا في الركن المادي لجميع الجرائم التي يتطلب القانون لقيامها تحقق نتيجة إجرامية مفهومة على أنها واقعة متميزة عن سلوك الجاني كما هو الوضع في الجرائم الإيجابية.

واعتبار علاقة السببية عنصرا في الركن المادي لهذه الجريمة مؤداه بالضرورة أنه حيث تنتفي هذه العلاقة لا يمكن مساءلة الجاني عن جريمة تامة، وإنما تقف مسؤوليته عند حد الشروع إذا توافر لديه القصد الجنائي، ولا تلحقه مسؤولية على الإطلاق عند تخلف هذا القصد[1].

وجرائم تلويث البيئة البحرية شأنها شأن سائر الجرائم لا بد من توافر رابطة السببية بين السلوك الإجرامي سواء تمثل في فعل التلويث أو الإمتناع وبين النتيجة الإجرامية كأثر لهذا السلوك الضار من الجاني والتي قد تتسم بعدم الوضوح نظرا لتأخر ظهورها والذي قد يستغرق مدة طويلة من الزمن، وقد تظهر النتيجة بشكل تدريجي غير محسوس فيتراخى تحقيقها فتحدث في مكان وزمان مختلفين عن مكان وزمان ارتكاب السلوك الإجرامي[2].

وتثار صعوبة إثبات علاقة السببية حينما تتداخل أحداث أخرى تساعد على تحقيق النتيجة الإجرامية كشدة الرياح والتيارات البحرية أو تعدد المسؤولين عن فعل التلويث ففي هذه الحالة يثور التساؤل حول مدى مسؤولية الفاعل عن النتيجة.

---

[1] – د.أسامة عبد العزيز، مرجع سابق، ص188.

[2] – د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص182.

فالمشكلة القانونية تثور حول معرفة ما إذا كان من السائغ القول بتوافر علاقة السببية بين الفعل والنتيجة لمجرد كونه عاملا أيا كانت أهميته بين العوامل التي أدت إلى النتيجة أم يتعين التحقق من أنه يمثل أهمية خاصة[1].

وقد ترتب عن ذلك جدلا فقهيا ترتب عنه ظهور عدة نظريات، أهمها نظرية تعادل الأسباب، التي مؤداها أن جميع العوامل المؤدية إلى تحقيق النتيجة الإجرامية متعادلة من حيث قيمتها السببية، إذ يسأل الجاني عن النتيجة إذا كان نشاطه أحد هذه العوامل المؤدية إليها–ولو تداخلت معه عوامل أخرى–لأن من شأن نشاطه أن يضفي على بقية العوامل الأخرى الصلاحية لإحداث النتيجة الإجرامية[2].

وجرائم تلويث البيئة البحرية تثير العديد من المشاكل على مستوى علاقة السببية خاصة بالنسبة لجرائم الضرر حيث تتداخل الملوثات محدثة النتيجة الإجرامية، وعلى ذلك نرى ملاءمة هذه النظرية بالنسبة لجرائم الضرر تحقيقا لتوفير أكبر قدر من الحماية الجنائية لتلك الطائفة من الجرائم وبغض النظر عن مدى إسهام الجاني فيها.

ولا يعيب هذه النظرية أنها تعترف لعلاقة السببية بنطاق متسع فهذا الإتساع هو الذي يضمن حماية فعالة لجرائم تلويث البيئة البحرية ويتحقق مع غاية المشرع من وراء التوسع في مفهوم الركن المادي لها، وقد تبنى هذه النظرية القضاء الألماني والمشرع الإيطالي[3].

وهناك جانب من الفقه ذهب إلى التفرقة بين عوامل النتيجة الإجرامية والإعتداد ببعضها دون البعض الآخر، ومؤداها أنه لا يكفي إعتبار سلوك ما سببا في النتيجة أن يكون قد ساهم فيها بنصيب ما على نحو ما تذهب إليه نظرية تعادل الأسباب، وإنما يلزم فضلا عن ذلك أن يكون هذا السلوك مما يؤدي إلى النتيجة وفقا للمجرى العادي للأمور فتعد علاقة السببية متوافرة بسببين السلوك والنتيجة ولو ساهمت معه في إحداثها عوامل أخرى سابقة عليه أو معاصرة له أو لاحقة عليه مادامت هذه العوامل مألوفة ومتوقعة طبقا لما يحدث في الحياة عادة.

---

[1] – د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص21.

[2] – د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص108.

[3] – د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص183.

أما حيث يتضافر مع سلوك الجاني في إحداث النتيجة عامل شاذ غير مألوف فإنه ينفي علاقة السببية بينها وبين سلوك الجاني الذي لا يمكن تبعا أن تقتصر في مسؤوليته حد الشروع في الجريمة على فرض توافر القصد الجنائي لديه، وهذا ما يسمى بنظرية السبب الملائم[1].

ومنهم من قال بضرورة التمييز بين الجرائم العمدية وغير العمدية، واستلزام علاقة السببية المباشرة في النوع الأول والإكتفاء بالسببية غير المباشرة في النوع الثاني[2].

والراجح في رأينا القول بأن معيار السببية هو الإعتداد بالسبب الذي لولاه ما تحققت النتيجة فهناك من العوامل ما قد يتدخل زمنيا في التسلسل السببي في إحداثها، فكيف يمكن اعتباره سببا لوقوعها، وهو مجرد حادث تزامن معها فقط ولم يكن له أي دخل في إحداثها.

ثالثا) الركن المعنوي:

لا يكفي لقيام الجريمة توافر العناصر المكونة للركن المادي، وإنما يجب أن يتوافر بالإضافة إلى ذلك الركن المعنوي، وهو يتكون طبقا للأحكام العامة من عنصرين: أولهما هو الأهلية الجنائية، وثانيهما هو الإثم الجنائي الذي يتكون من درجتين هما: القصد الجنائي والخطأ غير العمدي[3].

والركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة كباقي الجرائم، فيها صورة القصد الجنائي أو صورة الخطأ العمدي، وإن كان ثمة تطبيقات قانونية في فرنسا وأمريكا وبريطانيا تقيم المسؤولية في جرائم التلويث البيئي على أساس المسؤولية المادية دون الاعتداد بفكرة الركن المعنوي، وهو الأمر الذي أدى إلى اعتبار جرائم تلويث البيئة من الجرائم العمدية بغض النظر عن الإثم الجنائي في صورتيه التقليدية: القصد والخطأ العمدي[4].

---

[1] – د.أسامة عبد العزيز، مرجع سابق، ص190.

[2] – نفس المرجع، ص191.

[3] – د. أشرف هلال، الموسوعة الجنائية البيئية من الناحيتين الموضوعية والاجرائية، معلقا عليها بأحدث أحكام المحاكم الجنائية والادارية ومحكمة النقض والدستورية العليا، 2011، دون دار نشر، ص38.

[4] – د. أحمد عوض بلال، الجرائم المادية والمسؤولية الجنائية بدون خطأ، دار النهضة العربية،القاهرة 1993، ص184.

وعلى ذلك فإننا سنعرض صور الركن المعنوي في شكليه العمدي والخطأ، ومنه للحديث عن الجرائم المادية لنرى كيف أمكن للبعض الإستغناء عن الركن المعنوي فيما أصبح يسمى بالجرائم المادية، كل على حدة.

أ) جرائم تلويث البيئة البحرية في صورتها العمدية: يتحقق الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية العمدية بتوافر القصد الجنائي، فالعمد هو إرادة النشاط والعلم بالعناصر الواقعية الجوهرية اللازمة لقيام الجريمة وبصلاحية النشاط لإحداث النتيجة المحظورة مع توافر نية تحقيق ذلك[1].

ويعتبر العمد أخطر صور الركن المعنوي لانطوائه على معنى العدوان المتعمد على المصلحة المحمية بالنص الجنائي، ذلك أن إرادة الجاني قد انصرفت إلى ارتكاب السلوك الإجرامي، وإلى إحداث النتيجة الإجرامية[2].

ففي جريمة تلويث البيئة البحرية بالزيت عن طريق تصريف الزيت في البحار، يتجسد الركن المعنوي فيها بتوافر القصد الجنائي العام بعنصريه العلم والإرادة أي أن يعلم الجاني بأن ما يصرفه من السفينة هو زيت أو مزيج زيتي، وأن المكان الذي يصرف فيه جزء من البحر، فضلا عن انصراف إرادته الحرة الواعية إلى تصريف للزيت.

ويشترط في حالة إرادية الإلقاء للمواد الضارة توافر القصد الجنائي العام بعنصريه العلم والارادة في حق مرتكب النشاط الإجرامي: فالعلم: يعني فهم الواقع على نحو يطابق الحقيقة، ومراد العلم كعنصر في القصد الجنائي أن ينصرف إلى الإحاطة بكافة الوقائع الجوهرية التي يتكون منها الركن المادي للجريمة[3].

---

[1] – د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2000، ص539.

[2] – د. محمود نجيب حسني، النظرية العامة للقصد اجنائي، دراسة تأصيلية مقارنة للركن المعنوي في الجرائم العمدية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1978، ص196.

[3] – د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص114.

ومن ثم يتسع العلم ليستطل إلى الإحاطة بالفعل ومدى مخالفته لقاعدة قانونية جزائية، وأنه يترتب عليه نتيجة مؤثمة، وقيام علاقة سببية بين هذا الفعل وتلك النتيجة، ولا بد أن يشمل العلم الظروف المشددة ومفترضات الجريمة وهو ما يطلق عليه العلم بالوقائع[1].

ولما كان العلم بالعناصر الجوهرية التي تقوم عليها الجريمة، عنصرا أساسيا لقيام القصد الجنائي، فإن الجهل أو الغلط بهذه العناصر يترتب عليه انتفاء القصد الجنائي لأن الجهل يقابل العلم، والغلط مدلوله فهم الوقائع على خلاف الحقيقة[2].

وفي جريمة تلوث البيئة البحرية يشترط أن يتوفر لدى الجاني العلم بطبيعة المواد التي يلقيها من الناقلة(مواد ضارة بالبيئة البحرية أو الصحة العامة أو الاستخدامات الأخرى المشروعة للبحر)[3].

والإرادة: هي نشاط نفسي مدرك يتجه إلى تحقيق غرض ما عن طريق سلوك مادي بهدف الوصول إلى غاية معينة[4].

وتخضع الإرادة في جرائم تلويث البيئة العمدية لذات الأحكام العامة التي تطبق بالنسبة لبقية الجرائم، ففي هذه الجرائم تتجه الإرادة نحو ارتكاب الفعل والنتيجة الإجرامية معا، وهنا يختلف القصد الجنائي عن الخطأ غير العمدي حيث يقتصر الأمر في الخطأ غير العمدي على إتجاه الإرادة نحو الفعل دون النتيجة.

وإذا كانت البواعث هي القوة المحركة للإرادة فإن القاعدة العامة في قانون العقوبات هي عدم الإعتداد بالدافع أو الباعث لتكوين القصد الجنائي[5].

وخروجا عن هذه القاعدة نجد أن المشرع قد اعتد بالباعث على ارتكاب الجريمة في حالتين، الأولى تتعلق ببعض الجرائم التي يتطلب فيها المشرع قصدا خاصا حتى تقوم الجريمة في ركنها

---

[1]– ويشمل العلم بالوقائع في جرائم تلويث البيئة البحرية: العلم بموضوع الحق المعتدى عليه، والعلم بخطورة الفعل، العلم بمكان ارتكاب السلوك، العلم بوسيلة ارتكاب السلوك، انظر في ذلك د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص204.

[2]– د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص114.

[3]– راجع المادة60من القانون المصري رقم 4 لعام1994، مرجع سابق.

[4]– د. حسام محمد سامي جابر، المرجع السابق، ص115.

[5] – د. أحمد محمد المنشاوي، المرجع السابق، ص208.

المعنوي[1]، وهذا ما فعله المشرع الليبي في المادة 36من القانون رقم7 لعام1982 بشأن حماية البيئة حيث نصت على أنه:« يحظر إلقاء المواد المشعة أو الخطرة أو الغازات السامة وكذلك المفرقعات بقصد التخلص منها أو تخزينها في المياه الإقليمية الليبية».

والثانية تتعلق ببعض فروض الإباحة كالحال بالنسبة لحالة الضرورة، وذلك لاعتبارات قدر المشرع أن إباحة الفعل في بعض الحالات يحمي مصالح أولى بالإعتبار من المصالح المقصود حمايتها أصلا بنص التجريم.

وهذا ما انتهجه المشرع العماني في نص المادة الثالثة من القانون رقم24 لعام1974 حيث نصت في فقرتها الأولى على أنه:«عندما توجه إلى شخص أو مركب تهمة ارتكاب جنحة وفقا للمادة الثانية من هذا القانون فإن البرهنة على أن المادة الملوثة قيد البحث قد تم تصريفها حرصا على الآتي تعتبر دفاع: إنقاذ الأرواح، سلامة أي مركب، الحيلولة دون وقوع ضرر خطير لأي مركب أو حمولته أو موقع بري من أجهزة نقل النفط»[2].

ونصت المادة الخامسة من القانون الكويتي رقم12 لعام1964 في فقرتها الأولى على أنه:«إذا ارتكبت الجريمة درءا لخطر بهدف حماية السفينة أو سلامة الأرواح في البحر للحيلولة دون إصابة شحنة السفينة بضرر جسيم أو تبين أن تسرب الزيت أو السائل المحتوي على الزيت كان نتيجة حادث أصاب السفينة أو الجهاز».

وفي القانون الفرنسي نصت المادة الخامسة من القانون11ماي 1977بشأن التلوث البحري على«عدم إعتبار الجريمة قائمة عندما يتم تصريف المادة الملوثة بغرض ضمان سلامة منشآت أو

---

[1] – إن اشتراط القصد الخاص في جريمة التلوث البحري من شأنه التضييق من دائرة المسؤولية الجنائية إلى جانب أنه يقلل من نطاق الحماية المقررة للبيئة وتقويت للغرض الذي قصده المشرع من وراء النص، لذا فإن جريمة تلويث المياه تتحقق بمجرد إلقاء هذه المواد الخطرة أو السامة بصرف النظر عن الباعث على الإلقاء، أنظر في ذلك: د. أحمد محمد المنشاوي، مرجع سابق، ص209.

[2] –د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص210.

أجهزة أو لتحاشي ضرر خطير يهدد سلامة أشخاص أو حماية البيئة أو لإنقاذ أرواح بشرية في البحر[1]».

وللقصد الجنائي عدة صور، القصد الجنائي المحدود وغير المحدود، القصد الجنائي المباشر والإحتمالي.

فيكون القصد محددا إذا إتجهت إرادة الجاني إلى إتيان فعل يستهدف به تحقيق غرض معين[2]، ويكون القصد غير محدود عندما تنصرف فيه إرادة الجاني إلى تحقيق الواقعة الجنائية بكافة عناصرها وأركانها وبكل ما قد تحتمله من نتائج ويكون الجاني مسؤولا عن كافة النتائج التي تترتب على سلوكه الإجرامي[3].

وتتميز جرائم تلويث البيئة البحرية بأنها ترتكب غاليا دون أن يقصد الفاعل فيها شخصا محددا أو أشخاصا محدودين، كما تتميز بأنها عنصر متحرك بطبيعته حيث تمتد آثارها لتشمل مجالا واسعا من المجني عليهم يصعب تحديدهم على نحو مؤكد بل كثيرا ما تشمل جريمة التلوث البحري عددا من الدول في نطاق ما يعرف بالتلوث عبر الحدود[4].

أما القصد الإحتمالي هو الذي تتجه فيه إرادة الجاني إلى نتيجة معينة فتقع نتيجة أخرى توقعها وقبلها[5]، وهو يتميز عن القصد المباشر، فلئن كان العلم المكون للقصد المباشر هو علم يقيني بصلاحية السلوك لإحداث النتيجة، فإن العلم الذي يتوافر في القصد الإحتمالي هو العلم باحتمال وقوع النتيجة كأثر للسلوك، وسواء كان هذا الإحتمال يعني توقع النتيجة أو مجرد الشك في وقوعها[6].

---

[1] - د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص210

[2] – د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص299.

[3] – د.حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص119، وأنظر أيضا: د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، مرجع سابق، ص549.

[4] – د.محمد أحمد المنشاوي، المرجع السابق، ص215.

[5] – د. فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص297.

[6] – د. سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، مرجع سابق، ص552.

وفي جرائم تلويث البيئة البحرية، يمكن القول بأهمية القصد الإحتمالي، نظرا لما يتولد عن هذه الجرائم من أضرار محتملة ومتلازمة مع النتيجة المستهدفة، فكثيرا ما ينشأ عن فعل التلويث نتائج أخرى توقعها الجاني عند مباشرته لسلوكه الإجرامي كمن يلقي بمواد سامة أو نفايات خطرة في البحر ويتوقع أن يؤدي ذلك إلى تسمم الأسماك الموجودة في البحر وهذه الأسماك قد يتناولها البعض فيموت نتيجة لتناوله هذه الأسماك، فهنا يتوافر القصد الإحتمالي كصورة من صور القصد الجنائي الذي تقوم به المسؤولية العمدية[1].

وتجدر الإشارة إلى أن هناك صورة فريدة من صور الركن المعنوي لم يتم الكشف عنها في العلم الجنائي إلا مؤخرا، لذا فقد تردد وضعه بين مناطق الركن المعنوي فاعتبره البعض اشتقاقا من العمد، واعتبره آخرون اشتقاقا من الخطأ غير العمدي، وأضاف البعض بهذا التكييف فأخرجه من نطاق الركن المعنوي كلية معتبرا إياه من قبيل تطبيقات المسؤولية الموضوعية أو المادية.

ويتحقق القصد المتعدي عندما تتجه إرادة الجاني إلى إحداث نتيجة معينة ولكن يتحقق إلى جانب هذه النتيجة نتيجة أخرى أشد جسامة لم يقصدها الجاني ولم تتصرف إرادته إليها[2].

وتقوم المسؤولية في القصد المتعدي على أساس المسؤولية المفترضة أو الموضوعية[3]، التي يقيم فيها القانون قرينة قانونية قاطعة على توافر العنصر النفسي اكتفاء بتوقع الجاني للنتيجة الإجرامية، وعلى ذلك لا تقوم المسؤولية الجنائية عن الجريمة متعدية القصد إذا انتفت رابطة السببية بين فعل الجاني والنتيجة متعدية القصد خاصة فيما يتعلق بجرائم تلويث البيئة البحرية حيث كثيرا ما تتأخر النتيجة الإجرامية وتحدث بشكل غير مباشر كمن يلقي بمواد في الوسط البحري فتؤدي إلى تسمم الأسماك التي يتناولها البعض فيموت. فلولا الارتباط السببي بين الإلقاء وهذه النتيجة لما كان يمكن مساءلة الجاني عن تلك الوفاة[4].

---

[1]– د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص214.

[2]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص296.

[3]– د. محمود نجيب حسني، مرجع سابق، ص650.

[4]– د. محمد أحمد المنشاوي، المرجع السابق، ص217.

وفي الأخير يمكن القول بأن الأخذ بالقصد المتعدي في جرائم تلويث البيئة البحرية له أهمية بالغة من حيث تقرير العقوبة التي تتناسب مع جسامة قصد الجاني وما يترتب عليه من نتائج جسيمة.

ب) الخطأ غير العمدي في جرائم تلويث البيئة البحرية: الخطأ غير العمدي هو إخلال الجاني عند تصرفه بواجبات الحيطة والحذر التي يفرضها القانون، وعدم حيلولته دون أن يفضي تصرفه إلى إحداث النتيجة الإجرامية في حين كان ذلك في استطاعته وواجبا عليه[1].

والخطأ غير العمدي في جرائم تلويث البيئة البحرية يتحقق في حالة إذا لم يتوقع الجاني النتائج الضارة التي تنجم عن فعل التلويث وفقا للمجرى العادي للأمور، أو في حالة ما إذا توقع الجاني الأخطاء التي تحدق بفعل التلويث إلا أنه لا يكف عن الإستمرار في فعله، أو لا يباشر ما يجب أن يتخذه الشخص العادي في مثل هذه الظروف من سبل الوقاية للحيلولة دون حدوث الضرر.

وتتجلى أهمية الخطأ غير العمدي في جرائم تلويث البيئة البحرية عندما يفضح الشارع عن إحاطته لبعض الأنشطة الملوثة، بنظم رقابية فعالة، أو من حيث وضع الاشتراطات القانونية والفنية التي ينبغي على المتعاملين بهذه الأنشطة مراعاتها والتقيد بها وهو ما يقتضي مساءلتهم في حال إهمالهم أو تقصيرهم في تنفيذها على الوجه المطلوب[2].

وتأكيدا لذلك يعمد المشرع أحيانا إلى النص صراحة في القاعدة القانونية على إمكانية ارتكاب جرائم التلوث البيئي عن طريق الإهمال أو التقصير، ففي هذه الحالة يصح أن تقع هذه الجريمة بشكل عمدي إذا توافر القصد الجنائي، أو بشكلها غير العمدي إن لم يتوافر لدى الجاني ذلك القصد[3].

ومن التشريعات التي نصت صراحة على إمكانية قيام جرائم التلويث البحري بالخطأ غير العمدي التشريع البلجيكي، حيث أوجبت المادة174 من القانون الخاص بمنع كربنة ماء البحر والصادر

---

[1]– د. محمود نجيب حسني، مرجع سابق، ص637.

[2]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص302.

[3]– نفس المرجع، ص302.

عام 1967على قبطان السفينة ضرورة تسجيل رصيد الكربونات وعاقب على الإهمال من جراء هذا التسجيل للقبطان والموظف المختص بالتسجيل بغرامة تتراوح من100إلى250 فرنك[1].

ج) الجريمة المادية: يُقصد بالجريمة المادية تلك التي تتقرر المسؤولية الجنائية عنها بدون خطأ، أو بدون إثم جنائي، أو بصرف النظر عما يشوب إرادة الجاني من خطأ مستوجب للوم[2]. ويسمى هذا النوع من المسؤولية بالمسؤولية الموضوعية، إلحاقا لها بتلك الأنواع من المسؤولية القانونية التي لا تقوم على الخطأ[3].

وقد اتضح في المؤتمر الدولي التاسع حول مكافحة الجريمة ومعاملة المجرمين أن غالبية الجرائم التي يتم ارتكابها ضد البيئة تقع بمعرفة المنشآت والمؤسسات الكبرى حيث تتعقد المشاكل ويثقل عبء الإثبات مما قد يمكن إفلات الجاني من العقاب، فقد ثبت أنه وإن كان الفعل المادي للتلويث أو الإضرار بالصحة يقترف من بعض الأفراد والاشخاص العاملين بتلك المؤسسات الكبرى، فإن مكمن الفعل ومصدره يتمثل في الأمر الإداري منشأ الفعل الصادر في قرارات المسؤولين الممثلين لهذا الشخص الإعتباري أو المعهود إليهم بإدارته إلى جانب أحد العاملين فيها[4].

وقد كان للقضاء دور كبير في تقليص الإثم الجنائي كركن في الجريمة البيئية، وأن نظرية الجرائم المادية هي في أصلها من صنع القضاء، حيث خلصت محكمة النقض الفرنسية في حكم سابق لها بوحدة الخطأين المدني والجنائي، حيث اعتبرتهما متماثلين مناقضة بذلك اتجاه سابق لها بازدواجيتهما[5].

وفي هذا المجال اعتمدت بعض التشريعات كحل تشريعي المسؤولية عن فعل الغير، وقررت مسؤولية المديرين أو رؤساء العمل عن أفعال تابعيهم على غرار ما هو مقرر في التشريعات المدنية من تحمل التبعة والغرم بالغنم ونظرية المخاطر المدنية.

---

[1]– د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص220.

[2]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص300.

[3]– د. أحمد عوض بلال، مرجع سابق، ص10.

[4]– أسامة عبد العزيز، مرجع سابق، ص205.

[5]– د. أحمد محمد المنشاوي، المرجع السابق، ص109 وما بعدها.

ونجد بعض الفقهاء وأيدهم القضاء في ذلك، يستند في تفصيل تلك المسؤوليات على مقتضيات وحتميات التقدم العلمي والفني والتكنولوجي، وغير ذلك من المتغيرات الإقتصادية والإجتماعية والثقافية عموما، والتي أدت إلى تعاظم الجرائم تحت مفهوم اللاعمد.

ثم ذهبت بعض المحاكم أبعد من ذلك في تطور لاحق لإثبات المسؤولية الجنائية عن الفعل مجردا دون إثبات توافر الإثم، واعتبرت بعض الجرائم مادية بحتة يكفي للعقاب عليها مجرد ثبوت إتيان الفعل المادي دون التعرض للحديث عن الركن المعنوي (عمدا كان أم خطأ)[1].

وفي الأخير نخلص إلى القول أن جرائم تلويث البيئة تعد إحدى صور الجرائم الدولية الحديثة، التي تزايدت أخطارها في الآونة الأخيرة نتيجة للتقدم الهائل والسريع في وسائل المواصلات العملاقة من سفن وغواصات وناقلات النفط، كما تتمتع جرائم تلويث البيئة البحرية بعدة خصائص تتمثل في جسامة الكارثة، وتعدد صور الضرر.

وبذلك أضحت مشكلة التلوث البحري تمثل خطرا كبيرا في العالم، فكان ذلك مدعاة لإجتماع الدول على ضرورة الإلتزام بحماية تلك البيئة وفرض إجراءات فعالة لمنع ومكافحة تلويثها، لذلك تعاقبت الإتفاقيات الدولية لتجريم هذا النمط الإجرامي.

وبعد تطرقنا لماهية جريمة التلوث البحري وأركانها، سنتعرض في المبحث التالي للمسؤولية الجنائية عن جرائم تلويث البيئة البحرية.

2.4.2. المسؤولية الجنائية عن جريمة التلوث البحري

حددت المادة 235 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المسؤولية المترتبة على تلويث البيئة البحرية، وفرقت بين مسؤولية الدولة عن تلويث البيئة البحرية، وبين مسؤولية الأشخاص الطبيعيين أو الاعتباريين عن تلك الأفعال، فجعلت المسؤولية في الحالة الأولى خاضعة لأحكام القانون الدولي، بينما أخضعت المسؤولية في الحالة الثانية للقانون الوطني، وأناطت بالدول– على المستوى الفردي– بمهمة إتخاذ التدابير ووضع القواعد القانونية التي تكفل ترجمة هذه المسؤولية إلى واقع قانوني واجب النفاذ.

---

[1]– د. أحمد محمد المنشاوي، مرجع سابق، ص110

وبناء عليه، سوف نقصر دراستنا على المسؤولية الجنائية للأشخاص الطبيعيين والمعنويين عن تلويث البيئة البحرية كل على حدة كالآتي.

1.2.4.2. مسؤولية الشخص الطبيعي عن جرائم التلوث البحري

إن تطور النظم العقابية قد أفضى إلى أن مسؤولية الشخص الطبيعي قد تكون مسؤولية عن فعله الشخصي وقائمة على الخطأ الشخصي، وهي الصورة التقليدية للمسؤولية الجنائية، وقد تكون مسؤولية عن فعل الغير والمتمثلة في مسؤولية الشخص عما يرتكبه غيره.

وبناء عليه سنعرض فيمايلي لمسؤولية الشخص الطبيعي بوجهيها، فنبين مسؤوليته عن فعله الشخصي، ثم نتناول مسؤوليته عن فعل الغير، وذلك في الفرعين التاليين.

1.1.2.4.2. المسؤولية الجنائية عن الفعل الشخصي

من المتفق عليه، كأصل عام، أن المسؤولية الجنائية شخصية، فلا توقع عقوبة الجريمة إلا على من ارتكبها أو اشترك فيها، أي على من توافر في حقه الركنان المادي والمعنوي للجريمة[1].

غير أن الأمر ليس بهذه السهولة في مجال جرائم تلويث البيئة البحرية، التي تتميز بطبيعة خاصة، من حيث الأسباب المؤدية لها، وذلك لأن مصادر هذه الجرائم عادة ما تتعدد وتتشابك وتتداخل مع بعض، بحيث يصعب تحديد سبب معين أو مصدر معين واعتباره المسبب للجريمة وتحميل فاعله المسؤولية عنها[2].

كما أن النتائج التي تتمخض عن فعل التلويث غالبا ما يتأخر ظهورها، حيث تستغرق فترة زمنية طويلة، قد تبلغ عشرات السنين، قبل أن تبرز آثارها للعيان، بحيث يمكن تحسسها والشعور بها،

---

[1]– د. هدى حامد قشقوش، شرح قانون العقوبات، القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010، ص324.

[2]– د. محمود محمود مصطفى، الجرائم الاقتصادية في القانون المقارن، الجزء الأول، 1963، دار الشعب، مصر ص112.

كما أنها غالبا، ما تتفاعل بشكل متسلسل ومتلاحق بحيث يصعب ربط النتيجة الأخيرة الحاصلة مع السبب الأول للتلوث أو مع سبب معين بعينه[1].

وبناء عليه، أصبح من الضروري إيجاد معيار يتم على أساسه تحديد مسؤولية الشخص الطبيعي، وإسناد الجريمة البيئية قبله. ولقد تنازعت التشريعات البيئية في تحديد الشخص الطبيعي المسؤول عن الجريمة البيئية، فالبعض منها يأخذ بالإسناد القانوني، والبعض الآخر ينادي بالإسناد المادي، وقلة من الشرائع تبني الإسناد الإتفاقي.

وسنعرض فيمايلي لطرق الإسناد المشار إليها.

أولا) الإسناد القانوني: الإسناد القانوني هو طريقة من طرق الإسناد يتولى فيها القانون أو اللائحة تحديد صفة الفاعل أو تعيين شخص أو عدة أشخاص كفاعل أو كفاعلين للجريمة، وبموجب هذه الطريقة، يعين النص القانوني الذي يجرم فعل التلويث. أي بصرف النظر عن كون هذا الشخص هو من ارتكب الأفعال المادية المكونة للجريمة أو من ارتكبها شخصا آخر خلافه، وأيا من كان الفاعل المادي للجريمة، فإن الشخص الذي يحدد النص التشريعي يظل مسؤولا جنائيا عنها في جميع الأحوال[2].

والإسناد القانوني قد يأخذ صورة صريحة أو ضمنية، فيكون الإسناد القانوني صريحا، إذا ما حدد القانون صراحة الشخص المسؤول عن الجريمة، ويكون الإسناد ضمنياعندما يغفل القانون عن تحديد المسؤول عن الجريمة، غير أنه يمكن الإستدلال عليه من النظام القانوني المعمول به[3].

ونجد تطبيقات تشريعية كثيرة لهذا النوع من الإسناد في جرائم تلويث البيئة البحرية، منها القانون البلجيكي الصادر في جويلية عام 1995 والخاص بتلويث البحار بالمواد الهيدروكربونية، حيث يعاقب قائد السفينة أو ربانها وضباطه عن جريمة الإلقاء غير المشروع للمواد الهيدروكربونية في البحار، وفي حالة مخالفة النصوص أو الشروط في تركيب أجهزة الأمن والسلامة المنصوص عليها بالنسبة لبعض

---

[1]– د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص149.

[2]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص341.

[3]– د. حسام محمد سامي جابر، المرجع السابق، ص150.

السفن يعاقب ربان السفينة بغرامة مقدارها يتراوح بين 250 وألف فرنك بلجيكي، كما يعاقب مالكها أيضا بعقوبة الغرامة من ألف فرنك إلى خمسة آلاف فرنك بلجيكي[1].

ونص عليه المشرع الجزائري في المادة 90 من القانون رقم03-10 المتعلق بحماية البيئة لعام 2003، حيث يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من مائة ألف دينار إلى مليون دينار أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل ربان سفينة جزائرية أو قائد طائرة جزائرية، أو كل شخص يشرف على عمليات الغمر أو الترميد في البحر على متن آليات جزائرية أو قواعد عائمة ثابتة أو متحركة في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، مرتكبا بذلك مخالفة لأحكام المادتين 52و53 أعلاه[2].

وفي القانون العماني رقم 34 لعام1974 بشأن التلوث البحري تنص المادة 2 الفقرة 4، والفقرة 6 وكذا المادة 5 الفقرة 2 من القانون على مسؤولية ربان السفينة عن المخالفات المرتكبة بواسطة سفينته، وتحمله العقوبات المقررة لها كما اعتبر هذا القانون ربان السفينة مسؤولا عن كافة التصرفات التي تقع بالمخالفة للأحكام والتدابير المنصوص عليها في هذا القانون، ويتحمل المسؤولية بصرف النظر عن شخصية الفاعل الذي ارتكب الفعل المادي لهذه الجرائم[3].

أما القانون المصري لعام 1994 فنص في مواده92،93 على معاقبة ربان السفينة أو مالكها بعقوبة الغرامة التي لا تقل عن 70 ألف جنيه ولا تزيد على 300 ألف جنيه إذا تقاعس عن إبلاغ جهة الإدارة المختصة فورا عن كل حادث تسرب الزيت مع بيان ظروف الحادث ونوع المادة المتسربة ونسبتها والإجراءات التي اتخذت.

كما نص القانون أيضا على معاقبة ربان السفينة أو مالكها بعقوبة الغرامة التي لا تقل عن أربعين ألف جنيه ولا تزيد على مائتي ألف جنيه إذا لم يحتفظ بسجل الزيت أو الشهادات والسجلات

---

[1]– راجع القانون البلجيكي الصادر في 4 جويلية 1962 والمعدل بالقانون الصادر في 6 أفريل 1995 الخاص بتلوث البحار بالمواد الهيدروكربونية، أنظر في ذلك: J . YMine, chronique de législation penale (année 1995) R V, dr, pen,crimin, Mars 1996, p226et 55.

[2]– د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص19.

[3] - نفس المرجع، ص19.

المنصوص عليها في هذا القانون أو عند تصريف الزيت أو المزيج الزيتي من أجل ضمان سلامة السفينة أو حمولتها أو إنقاذ الأرواح فيها[1].

يستخلص من هذه النصوص أن القانون أسند بصورة واضحة وصريحة الفعل الإجرامي للشخص الذي اعتبره مخطئا كربان السفينة أو مالكها لأنه طبقا للقانون يستطيع تنفيذ الإلتزامات الملقاة على عاتقه واتخاذ التدابير والاحتياطات اللازمة لمنع تلوث البيئة، ومنع العاملين لديه من مخالفة التدابير وغيرها من التنظيمات التي يقررها القانون[2].

ثانيا) الإسناد المادي: يقوم الإسناد المادي على محاولة إدراك الصلة المادية بين الفعل المجرم والفاعل وبمقتضاه يعتبر فاعلا للجريمة الشخص الذي ينفذ العناصر المادية المكونة للجريمة كما حددها القانون، وبالتالي تقوم مسؤولية الشخص الجنائية حينما ينسب إليه ماديا الفعل الإيجابي أو السلبي الذي يترتب عليه قيام الجريمة بسبب النص التشريعي[3].

وإتبع المشرع البيئي هذا الأسلوب في تحديد شخصية الجاني في الكثير من نصوص حماية البيئة في العديد من الدول، ويرجع ذلك إلى رغبة المشرع في توفير أقصى قدر من الحماية الجنائية للبيئة، لذلك استخدم المشرع النصوص المرنة والصيغ الواسعة عند تعريفه للنشاط الإجرامي المكون لجريمة تلوث البيئة، وذلك بغرض تجريم كل صور الإعتداء، ومحاصرة كل صور المساس بالبيئة، بحيث يشمل كل ما هو قائم منها حاليا، أو ما يمكن اكتشافه مستقبلا من أساليب وأفعال من شأنها تلويث البيئة، ومن مظاهر هذه المرونة التوسع في مفهوم النشاط المادي[4].

---

[1]– راجع القانون المصري رقم 4 لعام 1994 المتعلق بحماية البيئة، مرجع سابق.

[2]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص345.

[3]– د. محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، 2005، ص149.

[4]– د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص17.

بمعنى أن نصوص التجريم الخاصة بالبيئة البحرية لا تعتد بشكل السلوك الإجرامي أو بكيفية ارتكابه بل جاءت النصوص معبرة عن الركن المادي بصيغ واسعة بحيث تشمل كل صور الإعتداء طالما أن فعل الجاني أدى إلى تلويث البيئة البحرية[1].

وقد تبنى القانون البلجيكي في الكثير من نصوص حماية البيئة البحرية طريقة الإسناد المادي فنجد أن القانون الصادر عام1971 بشأن حماية المياه السطحية يقضي بمعاقبة الشخص الذي بواسطة أوامره أو بواسطة إهماله يتسبب في واقعة تصريف مواد من شأنها تلويث المياه[2].

كما نصت المادة 49 من القانون المصري لعام 1994 على أنه« يحظر على جميع السفن أيا كانت جنسيتها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج الزيتي في البحر الإقليمي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة لجمهورية مصر العربية ».

وكذا نص المادة 74 التي« تحظر إجراء أي عمل يكون من شأنه المساس بالخط الطبيعي للشاطئ أو تعديله دخولا في مياه البحر أو انحسارا عنه إلا بعد موافقة الجهة الإدارية المختصة بالتنسيق مع جهاز شؤون البيئة، وتنظم اللائحة التنفيذية لهذا القانون الإجراءات والشروط الواجب اتباعها في هذا الشأن»[3].

وعلى ذات النهج سار المشرع الجزائري وذلك في نص المادة 97 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة لعام 2003 الذي يعاقب بغرامة من مائة ألف دينار إلى مليون دينار كل ربان تسبب بسوء تصرفه أو رعونته أو غفلته أو إخلاله بالقوانين والأنظمة، في وقوع حادث ملاحي أو لم يتحكم فيه أو لم يتفاداه، ونجم عنه تدفق مواد تلوّث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري[4].

ومن ناحية أخرى يقوم المشرع بتوسيع مفهوم المساهمة الجنائية بشأن تلك الجرائم، ليشمل أي مساهم فيها حتى ولو لم يصدق على مساهمته وصف المساهمة الأصلية أو التبعية حسب أحكام القانون العام.

---

[1]- د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص346.

[2]- د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص17.

[3]- راجع المادة 74 من القانون المصري رقم 4 لعام 1994 المتعلق بحماية البيئة

[4]- راجع المادة 97 من القانون رقم 03-10 لعام 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

فتبنى المشرع الجنائي مفهوما خاصا بالمساهم في جرائم تلويث البيئة بموجبه تم إضفاء صفة الشريك في الجريمة على أي مساهم فيها، حتى ولو لم يصدق على مساهمته وصف المساعدة أو الإتفاق أو التحريض على الجريمة، أي إضفاء صفة الشريك على شخص لم يتدخل في ارتكاب الجريمة بإحدى طرق الاشتراك المعروفة[1].

وفي ذلك نص القانون الفرنسي في مواده: الأولى من قانون 26 ديسمبر 1964 بشأن تلوث مياه البحر بالزيت، المادة الأولى من القانون رقم 599 لعام 1976 بشأن التلوث البحري الناشئ عن عمليات السفن بواسطة السفن، المادة الخامسة من القانون رقم 600 لعام 1976 على اعتبار ربان السفينة فاعلا أصليا في جريمة تلويث مياه البحر بواسطة السفن، ولكن في حالة ما إذا كان المالك أو المستغل قد أعطى أمرا بارتكاب الفعل المجرم، فإنه يعامل كما لو كان فاعلا له، وتطبق عليه نفس العقوبة المقررة للربان(المادة الثالثة من قانون 26ديسمبر 1964، المادة الثالثة من قانون 7جويلية 1976، المادة السادسة من قانون رقم 600 لعام 1976)[2].

وهو ما انتهجه المشرع الجزائري كذلك بموجب المادة97 الآنفة الذكر من القانون03-10 في فقرتها الثانية التي نصت على أن تطبق نفس العقوبات على صاحب السفينة أو مستغلها أو كل شخص آخر غير الربان، تسبب في تدفق مواد في الظروف المنصوص عليها أعلاه.

ثالثا) الإسناد الإتفاقي: أخذت قلة من الشرائع البيئية بالإسناد الإتفاقي كوسيلة لتحديد الشخص المسؤول عن الجريمة البيئية، ومفاد هذه الصورة من صور الإسناد أن يتولى صاحب العمل أو المنشأة إختيار أحد التابعين لديه واعتباره المسؤول عن كافة المخالفات التي ترتكب أثناء أو بسبب الأنشطة التي تمارسها المنشأة أو المؤسسة.

---

[1]- فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص349.

[2]- نفس المرجع، ص350.

ومن التشريعات البيئية التي أخذت بهذا النوع من الإسناد القانون البلجيكي لعام 1974 الخاص بالنفايات السامة في مادته 22 التي قضت على أن أعمال التخلص من النفايات السامة تكون تحت سلطة شخص مسؤول يعينه صاحب العمل[1].

ويؤيد جانب من الفقه في التشريعات البيئية والإقتصادية الإسناد الإتفاقي تأسيسا على أنه يحقق ردعا فعالا بالنسبة للجرائم التي ترتكب في إطار أنشطة الشخص المعنوي، خاصة في التشريعات التي مازالت تستبعد مساءلة الأشخاص المعنوية جنائيا، وهذا ما كشفت عنه جمعية مقارنة القانون البلجيكي والهولندي AC DBN عندما بينت أنه في عام 1983 وقعت العديد من الجرائم ضد البيئة والتي ظلت دون عقاب، وذلك بسبب تعقد الهياكل الإدارية في بعض المؤسسات، أو بسبب عدم العثور على المسؤولين الحقيقيين أو أنهم خارج البلاد، لذا فإن طريقة الإسناد الإتفاقي تجعل العثور على الشخص الطبيعي المسؤول أمرا يسيرا عندما ترتكب الجريمة من خلال أنشطة الشخص المعنوي[2].

ويضيف الأستاذ D.D Donceel ميزة أخرى للاسناد الإتفاقي، من حيث أن صاحب العمل هو أقدر شخص يستطيع تحديد الشخص المسؤول[3]، كما تعتبر طريقة الإسناد الإتفاقي ذات أهمية خاصة عندما تكون الاختصاصات متشابكة ومعقدة داخل المؤسسة أو المنشأة حيث يصعب تحديد علاقة السببية[4].

بينما اعترض البعض الآخر من الفقه كالفقيه D'haenens على هذا النوع من الإسناد بحجة أنه لا يمكن تعميم هذه الطريقة على جميع الأشخاص المعنوية، ذلك أن تعيين أشخاص مسؤولين قد يؤدي إلى إدانة هؤلاء عن جرائم معينة وإفلات المسؤولين الحقيقيين عن تلك الجرائم.

ويؤكد بعض الفقهاء أن الفائدة العملية لهذا النوع من الإسناد ليست بالقدر الكافي، فمن ناحية فإن تعيين الشخص المسؤول مسبقا لا يقيد القاضي عند بحثه عن الشخص المسؤول فعليا عن الجريمة ومن ناحية ثانية فإن التحديد المسبق للشخص المسؤول يصبح عديم الأثر في حالة توافر سبب للإعفاء

---

[1]– د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص156.

[2]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص355.

[3]– نفس المرجع، ص354.

[4] د. أحمد محمد المنشاوي، مرجع سابق، ص20.

من المسؤولية لدى الشخص المعين، كما أن التعيين ذاته لا يمكن أن يكون عقبة لإدانة شخص مخطىء وغير معين مسبقا[1].

2.1.2.4.2.المسؤولية الجنائية عن فعل الغير

نشأت المسؤولية الجنائية عن فعل الغير أساسا في إطار المؤسسات الإقتصادية والمنشآت الصناعية والحرفية الخاضعة لتنظيمات قانونية أو لائحة مقررة لتنظيم أنشطتها، ولضمان الأمن والسلامة فيها.

لذلك تتجه التشريعات الجنائية إلى التوسع في إقرار مبدأ المسؤولية الجنائية عن فعل الغير في جرائم تلويث البيئة وخاصة تلك التشريعات التي لا تأخذ بمبدأ المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية[2].

ومن العوامل التي ساعدت على الأخذ بالمسؤولية الجنائية عن فعل الغير في جرائم تلويث البيئة البحرية جسامة النتائج المترتبة عن التلوث، ذلك أن ضرره لا يلحق الأفراد أو المجتمع، بل العالم كله ويهدد الإنسانية بأسرها في أسس بقائها ووجودها. فالتلوث في وقتنا الحاضر أصبح أشدّ خطرا وتأثيرا من أي نشاط آخر جراء تزايد حجمه واتساع نطاقه ليشمل الكرة الأرضية كلها.

فتلوث المياه يشكل خطرا عاما يهدد كافة الكائنات الحية بالمرض أو الهلاك، وتلوث الهواء يحكم على البشرية بالفناء، مما مفاده أن جريمة تلويث الطبيعة أصبحت تهدر مصلحة عامة ولا تمثل عدوانا على مصلحة فردية[3].

ومن العوامل التي ساعدت على الأخذ بالمسؤولية الجنائية عن فعل الغير كذلك تفاقم ارتكاب الجرائم تحت مفهوم اللاعمد، فقد أثبتت الإحصائيات زيادة عدد الجرائم غير القصدية عن الجرائم القصدية، ولم يعط للخطأ سوى أهمية ضئيلة ومكانة محدودة في التجريم والعقاب مما دفع كثيرا من الفقهاء إلى القول بإعادة النظر في الصفة الاستثنائية للعقاب على الخطأ، والدعوة إلى وجوب أن يحتل

---

[1]– د.فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص356، 355.

[2]– د. مصطفى منير، مرجع سابق، ص222.

[3]– حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص167.

الخطأ والمسؤولية الجزائية عنه مكانة الصدارة في قوانين العقوبات الحديثة بذات الدرجة التي احتلها القصد الجنائي في القوانين العقابية التقليدية[1].

وليست المسؤولية عن الأضرار البيئية كغيرها من أنواع المسؤولية، فهناك العديد من الجوانب التي تميزها عن غيرها سواء من حيث ناحية المشكلات التي تتعلق بتحديد أركانها أو بتحديد طبيعة الأشخاص التي تتحملها أو بانعدام القواعد القانونية الوطنية أو الدولية المنظمة لأحكام تلك المسؤولية[2].

إن التوسع في مبدأ المسؤولية الجنائية عن فعل الغير يحقق الأهداف السياسية البيئية المتنوعة بنجاح، حيث أن غالبية جرائم تلويث البيئة ترتكب لأسباب اقتصادية ومالية بالدرجة الأولى، فالقوانين واللوائح البيئية تلزم عادة أصحاب المنشأة الاقتصادية والصناعية بتجهيز هذه المنشأة بالأجهزة والمعدات اللازمة لحماية البيئة من التلوث الناتج عن الأنشطة التي تمارس في هذه المنشأة[3].

ونظرا لتكاليف هذه الأساليب الضخمة يتقاعس رؤساء المنشآت عن توفيرها مما يعرض البيئة للتلوث، ولما كان صاحب العمل فردا أو شركة، هو في الغالب المستفيد من عدم تنفيذ الالتزامات الملقاة على عاتقه بموجب هذه القوانين واللوائح ويجني ثمارها في صورة توفير المبالغ المالية التي تمثل ما كان يتطلبه تنفيذ الالتزامات المذكورة من نفقات مادية، فمن العدل مساءلته عن أفعال تابعيه من العمال والمستخدمين وتحميله المسؤولية الجنائية في حالة إخلاله بهذه الالتزامات.

ومن ناحية أخرى فإن المشرع يفرض عادة عقوبات مالية باهظة يعجز عن تنفيذها العامل بالمنشأة مما يجعلها شكلية غير قابلة للتنفيذ، على عكس رئيس المنشأة باعتباره المستفيد من المخالفة والقادر ماليا على دفع الغرامات المترتبة عليها، والقول بغير ذلك يعني إفلات الأخير من العقاب[4].

ومن التشريعات التي أقرت بمبدأ المسؤولية الجنائية عن فعل الغير في مجال تلويث البيئة القانون الياباني، حيث تنص المادة 211 من المدونة العقابية اليابانية على مساءلة المدير التنفيذي

---

[1]– د. بسمة عبد المعطي الحوراني، المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة، دراسة مقارنة، طبعة أولى، دار وائل للنشر عمان، 2015، ص257.

[2]– د. بسمة عبد المعطي الحوراني، مرجع سابق، ص258.

[3]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص477.

[4]– نفس المرجع، ص478 وأنظر أيضا: د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص359.

على أفعال الغير التي تؤدي إلى تلويث البيئة إذا ترتب عليها إضرار بالغير، إذا كانت هذه الأفعال تدخل في الأعمال المعتادة لعمل المؤسسة، ونتجت عن إهمال المديرين بتقاعسهم عن إتخاذ الاحتياطات اللازمة لمنع الأضرار بالغير، والتي كان بمقدورهم اتخاذها وتدخل بطبيعتها في إطار السلطة المخولة لهم على العاملين[1].

كما أخذ القانون البلجيكي الصادر عام 1962 والمعدل عام 1973 بشأن تلويث أعالي البحار بالزيت بالمسؤولية الجنائية لمالك السفينة إلى جانب القبطان رغم أن المسؤول عن ذلك بالدرجة الأولى هو قبطان السفينة، وقد كرس القضاء البلجيكي هذا المبدأ في أحكامه حيث جرى القضاء على أنه يعتبر بمثابة المسؤول عن الجريمة ليس فقط الفاعل المادي للفعل و إنما أيضا المالك أو الحائز لمصدر التلوث[2].

وعلى ذات النهج سار المشرع المصري أين أقر بالمسؤولية الجنائية عن فعل الغير في المادة 72 من القانون رقم4 لعام 1994 بشأن البيئة، حيث نصت على أنه:«... يكون ممثل الشخص الاعتباري أو المعهود إليه بإدارة المنشآت المنصوص عليها في المادة 69 التي تصرف في البيئة المائية مسؤولا عما يقع من العاملين بالمخالفة لأحكام المادة المذكورة... وتوقع عليه العقوبات المنصوص عليها في المادة 87 من هذا القانون» [3].

و نخلص في الأخير إلى القول أن القاعدة العامة شخصية المسؤولية الجنائية، والأصل أن الإنسان لا يُسأل إلا عن الجرائم التي يقترفها بنفسه بوصفه فاعلا أصليا لها أو شريكا للفاعل الأصلي، وبالتالي لا يصح أن يسأل الشخص جنائيا عن جريمة ارتكبها غيره.

غير أن القانون ألزم صاحب العمل أو مدير المنشأة أو قبطان السفينة أو أي شخص آخر من المكلفين بأن يراقب نشاط شخص آخر ممن يعملون لديه أو يشرف عليه ويحتفظ في الوقت نفسه بكافة الظروف التي تحول دون أن يفضي هذا النشاط إلى وقوع جريمة تلوث بحري، حتى إذا ما أخل

---

[1]– د. مصطفى منير، مرجع سابق، ص244.

[2]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص379.

[3]– راجع القانون المصري رقم 4 لعام 1994 المتعلق بالبيئة، مرجع سابق.

الشخص المنوط به الإشراف والرقابة بالقاعدة القانونية والالتزام المفروض عليه، فامتنع عن الرقابة والإشراف مما سبب قيام جريمة[1].

وفي ضوء ذلك تكون المسؤولية التي تقع على عاتق المتبوع في حقيقتها مسؤولية شخصية تتمثل في امتناعه عن الرقابة والإشراف على أعمال تابعيه وليس مسؤولا عن خطأ الغير، فهناك خطأين، خطأ رئيسي مسند إلى التابع أو إلى المرؤوس وهو الذي قام بالجريمة المادية، وخطأ آخر مسند إلى صاحب العمل أو المدير أو رئيس التحرير أو قبطان السفينة، وجوهره الامتناع عن مباشرة الرقابة والإشراف على تابعيه[2].

2.2.4.2. مسؤولية الشخص المعنوي عن جرائم التلوث البحري

من المبادئ المسلم بها في التشريع الجنائي أنه لا يسأل عن الجريمة إلا الشخص الطبيعي، لأنه الشخص الوحيد الذي يتمتع بالادراك والاختيار، غير أن تزايد دور الأشخاص المعنوية في العصر الحديث واتساع دائرة نشاطها، قد شهد تطورا كبيرا، وأصبح من غير المعقول أن تظل هذه الأشخاص بمنأى عن المسؤولية الجنائية، ما دامت الأعمال والتصرفات الصادرة عنها ذات تأثير خطير على كل من الصحة العامة والبيئة، والنظام العام الإقتصادي.

لذا سنتناول في هذا المطلب أهمية الأخذ بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية في فرع أول، والمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية في فرع ثان.

1.2.2.4.2.أهمية الأخذ بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية

إن إقرار المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية العامة لم يكن محل تسليم من البداية في التشريعات الجنائية المختلفة، بل إن إقرارها كان مثار نزاع وخلاف بين الفقهاء، إلا أن السياسة الجنائية الحديثة إتجهت إلى إقرار مبدأ مساءلة الأشخاص المعنوية جنائيا في جرائم تلويث البيئة بصفة عامة، وذلك بسبب التطورات الاقتصادية والتكنولوجية التي أدت إلى تعاظم دور الأشخاص المعنوية في جميع

---

[1]– د. أحمد محمد المنشاوي، مرجع سابق، ص288.

[2]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص376.

المجالات بسبب تملّك العديد من الامكانيات والأساليب الحديثة التي يمكن عن طريقها الإضرار بالبيئة وتلويثها وبالتالي لا بد من ملاحقة هؤلاء الأشخاص ومساءلتهم جنائيا[1].

كما أن السمة الغالبة لطابع الأنشطة البحرية صارت ترتكز بصفة جوهرية على الشخص المعنوي أكثر منها على الأشخاص الطبيعيين وبالتالي فإن التلوث البحري يتم عادة عن طريق السفن والمنشآت البحرية وشركات التنقيب عن البترول[2].

ضف إلى ذلك ضآلة الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية، فقد سبق وأن ذكرنا أن جرائم تلويث البيئة البحرية من الجرائم المادية وبالتالي يتميز الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية عن الركن المعنوي في جرائم القانون الجنائي العام بالضعف، الأمر الذي لا يمكن الاسناد إليه في تبرير المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي.

إن ضآلة الركن المعنوي في الجرائم الإقتصادية هو الذي دفع القضاء الفرنسي إلى تبرير المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية في تلك الجرائم، وعلى ذلك يمكن مساءلة الشخص المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية نظرا لضعف الركن المعنوي فيها أيضا دون حاجة لأن يساهم معنويا في ارتكاب الجريمة[3].

وأساس المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي: نظرية تشخيص الشراكة، أي أن يُنسب للشركة المسؤولية الجنائية من خلال المسؤولين فيها، على أساس أن مقاصد هؤلاء المسؤولين وأفكارهم هي نفسها أفكار الشركة ومقاصدها، أي أن الذين يجلبون المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي بأعمالهم هم فقط جهاز المديرين الذي يتكون من كبار الموظفين المنفذين في الشركة[4].

كما أن الأخذ بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية لا يؤدي إلى الاخلال بمبدأ شخصية العقوبة، ذلك أن الإخلال بهذا المبدأ يتحقق حينما توقع العقوبة مباشرة على غير المسؤول عن الجريمة نفسها، أما إذا وقعت العقوبة عليه متعدية آثارها إلى أشخاص يرتبطون به فلا مساس في ذلك بشخصية

---

[1]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص383.

[2]– د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص259.

[3]– د. فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص384.

[4]– د. صالح يحي رزق ناجي، مرجع سابق، ص 481

العقوبة إذ تتولد الآثار عن العلاقة القائمة بين من وقعت العقوبة عليه ومن تعدت إليه وليست تتولد عن العقوبة نفسها[1].

وقد أيد الفقه والقضاء في معظم الدول هذا الإتجاه، ورحبت به المؤتمرات الدولية، حيث أوصى قرار المجلس الأوروبي رقم28/77 لعام1977 الدول الأعضاء بأن تغير صياغة قوانينها البيئية لتقرر مسؤولية الأشخاص المعنوية سواء كانت عامة أو خاصة وبالتالي عمدت بعض التشريعات إلى إقرار المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية[2].

كما دعا مؤتمر ريودي جانيرو المنعقد بالبرازيل في سبتمبر 1994 إلى ضرورة إخضاع الأشخاص المعنوية للمساءلة الجنائية وتوقيع العقوبات المناسبة عليهم، شأنهم في ذلك شأن الأشخاص الطبيعية. بل أكثر من ذلك حرص المؤتمر على النص على إمكانية ملاحقة الأشخاص المعنوية العامة جنائيا إذا تبين مسؤوليتها عن وقوع أضرار جنائية بالبيئة[3].

ومن أبرز التشريعات في النظم الأجنبية التي أخذت بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية نذكر القانون البريطاني الذي يعد من أقدم التشريعات التي أقرت مبدأ المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي، والذي أفصح عنه قانون التفسير الذي أصدره البرلمان البريطاني عام 1889، حيث قررت المادة الثانية منه هذه المسؤولية و أوضحت أن لفظ شخص Person في التشريع الجنائي يُقصد به أيضا الشخص المعنوي إلا إذا نص صراحة على غير ذلك[4].

وبناء عليه يعد من الطبيعي في القانون البريطاني أن تُسأل الأشخاص المعنوية جنائيا عن الجرائم التي يرتكبها القائمون على إدارتها باسمها ولحسابها، وأن تعتبر هذه الجرائم بمثابة جرائم صادرة عن الشخص المعنوي نفسه، وجرائم تلويث البيئة لا تخرج عن هذا المبدأ، وفي ذلك تنص المادة الثالثة من قانون الوقاية من التلوث بالزيت لعام 1971على أنه «عندما يقترف بعض كبار الموظفين بالشركة

---

[1]– د. مصطفى منير، مرجع سابق، ص 232.

[2]– د. فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص388.

[3]– نفس المرجع، ص393.

[4]– نفس المرجع، ص391.

جريمة تلوث أو كانوا شركاء في إقترافها أو ينسب إلى إهمالهم فيعتبر هؤلاء الموظفين مذنبين إلى جانب الشركة ويسألون جميعا عنها» [1].

كما أقر المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي التشريع الفرنسي، وذلك في قانون العقوبات الصادر عام 1992، حيث اعتبر الشخص المعنوي مثله مثل الشخص الطبيعي، أهلا لتحمل المسؤولية الجنائية عن كافة الجرائم بما فيها جرائم تلويث البيئة التي ترتكب لحسابه بواسطة أعضائه أو ممثليه[2].

ومن التشريعات العربية نذكر المشرع الجزائري حيث كرّس مسؤولية الشخص المعنوي عن جرائم تلويث البيئة، وذلك في المادة 18من القانون03-10المتعلق بحماية البيئة التي نصت على أنه: «تخضع لهذا القانون كل المصانع والورشات والمشاغل والمقالع والمناجم وبصفة عامة المنشأة التي يستغلها أو يملكها كل شخص طبيعي أو معنوي، عمومي أو خاص والتي قد تتسبب في أخطار على الصحة العمومية والنظافة والأمن والفلاحة والأنظمة البيئية والموارد الطبيعية والمواقع والمعالم والمناطق السياحية، أو قد تسبب في المساس براحة الجوار، كما نصت المادة 62 فقرة 3 من نفس القانون على مسؤولية الشخص المعنوي »[3].

كما أقر المشرع اليمني المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية وذلك في المادة الأولى من قانون العقوبات اليمني، حيث عرف الأشخاص الاعتبارية بأنها« الشركات والهيئات والمؤسسات والجمعيات التي تكتسب هذه الصفة وفقا للقانون وتأخذ حكم الأشخاص الطبيعية بالنسبة للجرائم

---

[1]- د. شريف سيد كامل، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار النهضة، القاهرة، 1997، ص122.

[2]- حيث تنص المادة 1/121 على " أن الأشخاص الاعتبارية باستثناء الدولة مسؤولة جنائيا وفقا لما حددته المواد 4/121 إلى 7/121 "

« Les personnes morales à l' exclusion de l' Etat, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121/4 a 121/7 »

[3]- راجع المادة 18 من القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة ، وتجدر الإشارة هنا إلى أن المشرع الجزائري استبعد الأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام من المساءلة الجنائية، وذلك من خلال نص المادة 51 مكرر من قانون العقوبات، والتي تنص على مايلي:" باستثناء الدولة والجماعات المحلية والأشخاص المعنوية الخاضعة للقانون العام يكون الشخص المعنوي مسؤولا جزائيا عن الجرائم التي ترتكب لحسابه من طرف أجهزته أو ممثليه الشرعيين عندما ينص القانون على ذلك".

المنصوص عليها في هذا القانون، ويكتفي في شأنها بالعقوبات التي يمكن تطبيقها عليها كالغرامة والتعويض وإعادة الحال إلى ما كان عليه والغلق والحل والمصادرة»[1].

أما المشرع التونسي فقد أقر بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية فيما يتعلق بجرائم البيئة وقد نص على إمكانية مساءلة الأشخاص المعنوية عند ارتكابهم لجرائم ماسة بالبيئة، و أقر المسؤولية المزدوجة للأشخاص الطبيعية والمعنوية معاً[2].

وعلى ذات النهج سار المشرع المصري، حيث لم يأخذ بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، غير أنه نص على هذه المسؤولية في نصوص خاصة، منها القانون رقم 04 لعام 1994 المتعلق بالبيئة، أين تبنى المشرع مبدأ مساءلة الشخص المعنوي عن جرائم تلوث البيئة وذلك في العديد من المواد35، 41، 87، 93، 97[3].

2.2.2.4.2.المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية

تباينت التشريعات الجنائية في الأخذ بمبدأ مسؤولية الشخص المعنوي جنائيا، من رأي رافض للأخذ بهذا بالنوع من المسؤولية، مؤسسا ذلك على أن الشخص المعنوي لا يمكنه أساسا أن يرتكب جريمة، وبالتالي فهو لا يصلح لأن يكون محلا للمساءلة الجنائية.

لذلك يمكن التوفيق بين إنكار المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية وبين اعتبارات حماية المجتمع لكيانه ونظمه إذا ثبت أن الشخص المعنوي يشكل مصدرا خطيرا يهدده، ويمثل هذا التوافق في تقرير جزاءات إدارية توقع على مرتكبي هذه الجرائم أو المسؤولية المدنية، وذلك على النحو التالي:

أولا) الجزاءات الإدارية: الجزاءات الادارية هي منح المشرع السلطات في فرض غرامات على الأشخاص المعنوية، أي أنه يمكن ردع الجرائم التي ترتكب في إطار نشاط الأشخاص المعنوية بدون تقرير المسؤولية الجنائية، وذلك بإقرار عقوبات تحمل معنى الردع والإيلام، والتي يمكن تحديدها في عقوبات الغرامة، الغلق أو وقف المنشأة، إلغاء الترخيص.

---

[1] –راجع المادة الأولى من قانون العقوبات اليمني رقم 12 لعام 1994 جريدة رسمية عدد 19/3 لعام 1994.

[2] – د. أشرف هلال، جرائم البيئة، بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، دون دار نشر، 2005، ص27.

[3] – نفس المرجع، ص41.

وسنعرض لبعض التشريعات التي تبنت هذا الإتجاه.

أ) الغرامة الإدارية: الغرامة الإدارية هي جزاء إداري مالي، وهي عبارة عن مبلغ مالي تفرضه الجهة الإدارية المختصة على مرتكب جريمة التلويث، يلتزم بدفعه بدلا من ملاحقته جنائيا[1].

وتعد الغرامة أكثر الجزاءات الإدارية شيوعا واستخداما في العمل، نظرا لسهولة تقريرها وسرعة تحصيلها وخلوها من الآثار الجانبية المترتبة على بعض الجزاءات الإدارية الأخرى. ومن الخصائص المميزة للغرامة الإدارية أنها تتخذ عدة أشكال، فقد تكون مبلغا من المال تفرضه الإدارة بإرادتها المنفردة على المخالف، وقد تتخذ شكل مصالحة بين الإدارة والمخالف، وقد تتخذ مضمون الغرامة دون اسمها كما في حالة فرض زيادة في الرسوم والضرائب[2].

كما تهتم السلطة الإدارية عند توقيعها الجزاء بعنصر الردع أكثر من اهتمامها بتحقيق تفريد المعاملة العقابية، حيث لا تضع جهة الإدارة سوابق المتهم وظروفه في الحسبان عند تطبيقها.

وقد يعمد المشرع البيئي إلى تحديد مقدار الغرامة الإدارية الواجب تحصيلها من المخالف في حالة خروجه على أحكام التشريع البيئي، وقد يترك للإدارة سلطة تقديرية في تحديد مقدارها، وقد يضع المشرع معايير لتحديد مقدار الغرامة الإدارية، كما فعل المشرع الإيطالي في القانون رقم698 لعام1981 عندما نص في المادة العاشرة من هذا القانون على أن الحد الأدنى للغرامة الإدارية هو أربعة آلاف ليرة، والحد الأقصى لها هو 20مليون ليرة. والمشرع الألماني الذي وضع لها حدا أدنى هو خمس ماركات وحدا أقصى ألف مارك، إلا فيما استثنى بنص خاص(المادة17 من قانون2جانفي 1975)[3].

ضف إلى ذلك أن الدول التي منحت للهيئات الإدارية صلاحية توقيع غرامات مالية في جرائم الإعتداء على البيئة، على إخضاع هذه الغرامات لمبادئ عامة تتطابق تماما مع المبادئ العامة للقانون الجنائي، كمبدأ الشرعية الجنائية والأهلية الجنائية وشخصية المسؤولية وغيرها.

---

[1] – د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص489

[2] - نفس المرجع، ص490.

[3] – مرجع سابق، ص490.

وقد تضمن القانون الإيطالي رقم698 لعام1981 النص على هذه الأحكام، حيث نصت المادة الأولى منه على أنه:« لا يجوز إخضاع أحد لجزاء إداري إذا لم ينص عليه قانون واجب النفاذ قبل ارتكاب الجريمة، ولا تسري الجزاءات الإدارية التي نص عليها القانون إلا في الحالات التي أوردها القانون» [1].

وقد تبنت العديد من الدول نظام الغرامات الإدارية في مواد تلويث البيئة، ونصت عليها في قوانينها البيئية المختلفة كالقانون الكويتي رقم19 لعام1973 بشأن المحافظة على مصادر الثروة البترولية، إذ تنص المادة العاشرة منه على أنه:« يفرض جزاء إداري لا يقل عن عشرة آلاف دينار ولا يزيد على خمسين ألف دينار عن كل مخالفة لأحكام هذا القانون واللوائح المنفذة له، وفي حالة ارتكاب مخالفة مماثلة خلال ثلاث سنوات من تاريخ المخالفة السابقة، يضاف الجزاء الإداري سالف الذكر، ويُفرض الجزاء الإداري بقرار مسبب من وزير المالية والنفط بناء على تقرير الجهة الإدارية المختصة حسب نص المادة11 من القانون المذكور»[2].

وكذلك القانون العماني رقم 114 لعام2001 بشأن حماية البيئة ومكافحة التلوث، حيث تقضي المادة 31 من هذا القانون بالمعاقبة عن جريمة التصريف غير المطابق للمواصفات بالغرامة التي مقدارها مائة ريال عماني عن اليوم الأول الذي تُكتشف فيه المخالفة وتزداد بمعدل10 في المائة يوميا بعد ذلك، وتقضي المادة32 من ذات القانون « بمعاقبة كل من يثبت أنه تسبب في تلويث البيئة نتيجة لعدم إتخاذ الإجراءات اللازمة بغرامة تساوي ثلاثة أضعاف تكاليف تلك الإجراءات أو ثلاثة أضعاف قيمة الضرر الناتج عن هذه المخالفة، أيهما أكبر»[3].

كما خول القانون البلجيكي بعض الهيئات الإدارية توقيع الغرامات على مرتكبي فعل التلويث[4].
أما المشرع الجزائري لم يتبن نظام الغرامات الإدارية في مواد تلويث البيئة البحرية.

---

[1]– د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص491.

[2]– راجع القانون الكويتي رقم19 لعام1973 بشأن المحافظة على مصادر الثروة البترولية

[3]– راجع القانون العماني رقم114 لعام 2001 بشان حماية البيئة ومكافحة التلوث، مرجع سابق

[4]– د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص381.

ب) غلق أو وقف المنشأة: غلق المنشأة هو جزاء عيني يتمثل في منع المنشأة من مزاولة نشاطها في مكان ارتكاب الجريمة، ووقف المنشاة أو إغلاقها يعني عدم ممارسة المنشأة لنشاطها الذي كان سببا في ارتكاب الجريمة أو تخصيصها لنشاط آخر[1].

وغلق المنشأة هو إجراء إداري يخرجها من نطاق الحياة التجارية أو الحياة العامة مؤقتا أو بصفة دائمة سواء كان محلا أو مؤسسة أو وسيلة لبعض الأنشطة الخطرة على النظام العام.

وقد صرحت التشريعات البيئية على إقرار هذا الجزاء ومنح الجهة الإدارية سلطة توقيعه، بغية المحافظة على عناصر البيئة الطبيعية من التلوث ومنع العدوان عليها، ومن هذه التشريعات التشريع الجزائري الذي أجاز من خلال نص المادة 02/102 من القانون رقم 03-10المتعلق بحماية البيئة للمحكمة إلزام صاحب المنشأة الملوثة للبيئة البحرية بغلقها وعدم الانتفاع بنشاطها إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها في المادتين 19و20 من نفس القانون، ويمكن في هذه الحالة للمحكمة أن تأمر بالنفاذ المعجّل للحظر[2].

كما خول القانون الكويتي رقم 62 لعام1980 في مادته السابعة السلطات الإدارية إصدار قرارات بوقف العمل بأية منشأة أو منع استعمال أية آلة أو أداة أو مادة جزئيا أو كليا إذا ما ترتب على استمرارها خطر على البيئة.

أما التشريع الفرنسي فقد نص في المادة131 فقرة 39 البند الرابع من قانون العقوبات الجديد لعام 1992على أنه:« يجوز أن توقع على الشخص المعنوي إذا إرتكب جناية أو جنحة عقوبة أو أكثر من العقوبات الآتية إذا نص عليها القانون: ... 4- غلق المنشآت أو واحد أو أكثر من فروع المشروع الذي استخدم في ارتكاب الجريمة، وذلك بصفة نهائية أو لمدة خمس سنوات على الأكثر».

وفي التشريع البلجيكي أعطى المشرع للسلطة الإدارية الحق في الغلق المؤقت للمنشأة التي قامت بفعل التلويث كجزاء يحمل معنى الردع والزجر دون الإلتجاء إلى تحريك الدعوى الجنائية[3].

---

[1]- د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص493.

[2]- راجع المادة 102/ 02 من القانون رقم 03-10 لعام 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

[3] - د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص493

وفي إعتقادنا أن غلق المنشأة يعتبر من العقوبات الفعالة التي تمنع من تكرار هذه المخالفات في تلويث البيئة البحرية، كما تكون ردعا عاما للآخرين، لعدم تكرار هذه الجرائم. لكن إذا كان غلق هذه المنشأة يؤثر على إقتصاد الدولة، أو يؤثر على مجموعة من الأفراد الذين يكون مصدر رزقهم منها، فإنه هنا يجب عدم تطبيق هذه العقوبة.

ج) وقف أو إلغاء الترخيص: مؤدى هذا الجزاء سحب الجهة الإدارية لرخصة مزاولة النشاط الذي تمارسه المنشأة[1]، إذا ثبت لديها مخالفة المرخص له للضوابط والشروط الخاصة بممارسة النشاط أو العمل المرخص[2].

ويتميز هذا الجزاء بأنه يمكن الجمع بينه وبين الجزاءات الجنائية كما أنه ينطوي على معنى التدبير الذي يحمي البيئة فضلا عن مناسبة تطبيقه للأشخاص المعنوية[3].

وقد انتهجت بعض التشريعات هذا المنهج اتساقا مع معطيات السياسة الجنائية الحديثة، فقد منح المشرع المصري الإدارة(وزارة الأشغال العامة والموارد المائية) الحق في إلغاء الترخيص، وذلك في حالة مخالفة أحكام المواد3،2 فقرة أخيرة، 7،5،4 من القانون رقم 48 لعام 1982 في شأن حماية نهر النيل والمجاري المائية من التلوث[4].

وكذلك ما نص عليه الفصل الرابع من قانون رقم 04 لعام 1994 تحت عنوان الجزاءات الإدارية والقضائية، فقد أعطت المادة 89 من هذا القانون للإدارة سلطة إتخاذ إجراءات سحب التراخيص في حالة ما تخلف صاحب المشروع عن تصحيح الوضع المخالف لأحكام القانون.

أما المشرع الجزائري فقد حدد الحالات التي تلجأ فيها الإدارة إلى سحب الرخصة وهي حالات محددة قانونا تتمثل في أنه: – إذا أصبح استمرار تشغيل المشروع الاستثماري يمثل خطرا داهما على

---

[1]– د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص267.

[2] – د. محمود أحمد طه، الحماية الجنائية للبيئة من التلوث، دون طبعة، منشأة المعارف، 2007 ، ص137.

[3] – د. محمد أحمد المنشاوي، مرجع سابق، ص385.

[4]– نصت المادة 89من القانون المصري رقم 4 لعام 1994بشأن حماية البيئة:"... وفي جميع الأحوال يلتزم المخالف بازالة الأعمال المخالفة، إذا لم يقم بذلك في الموعد المحدد يكون لوزارة الأشغال العامة والموارد المائية اتخاذ إجراءات لازالة أو التصحيح بالطريق الإداري على نفقة المخالف وذلك دون الإحلال بحق الوزارة في إلغاء الترخيص".

الأمن العام أو الصحة العامة أو على التوازنات البيئية، كأن يخالف قواعد تصريف النفايات أو قواعد الاغراق في البيئة البحرية،

1-إذا أصبح المشروع غير مستوف للاشتراطات الأساسية الواجب توافرها فيه، وأغلبها تتعلق بحماية البيئة[1]،

2-إذا وقف العمل بالمشروع لأكثر من المدة المحددة قانونا، إذ لا مجال لبقاء الترخيص مع وقف العمل،

3-إذا صدر حكم نهائي بإغلاق المشروع نهائيا أو بازالته،

4-إذا تماطل صاحب المشروع في الامتثال للمقتضيات التقنية التي تفرضها الإدارة[2].

وفي التشريع الفرنسي أعطى المشرع للإدارة سلطة توقيع الجزاء الإداري إذا ما تجاوز الملوث البحري أحكام القوانين المنظمة لحماية البيئة البحرية، فقد نص على ذلك في كل من القانون المتعلق بالمنشآت المصنفة، القانون المتعلق بحماية الطبيعة، والقانون الريفي.

فنصت المادة 03 من قانون 19 جويلية 1976 على أن الإدارة لا تمنح الترخيص إلا إذا اتخذ صاحب المشروع الاحتياطات اللازمة لتجنب الأضرار والمخاطر المحتملة التي من شأنها أن تؤثر على البيئة، والإدارة في هذا الصدد تملك سلطة تحفظ واسعة في سحب الرخص متى رأت بأن المشروع من شأنه أن يؤثر على التوازنات البيئية[3].

وكذا المشرع اليمني فقد منح المحكمة حق إلغاء الإتفاقية أو الترخيص للقارب كل من يخالف أحكام أي من المواد7، 8 فقرة 5، 9،18، 25 فقرة2، 38، 52/ج، د،هـ، و من قانون تنظيم الصيد واستغلال الأحياء المائية وحمايتها[4].

---

[1] – راجع المادة 104 من القانون رقم 03-10 لعام 2003 المتعلق بحماية البيئة

[2] – راجع المادة 29 من المرسوم التنفيذي رقم 98-339 المؤرخ في 3 نوفمبر 1998، يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها، جريدة رسمية عدد82 السنة35 المؤرخ في 4 نوفمبر 1998.

[3] - د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص493

[4] – راجع المادة55 من القانون رقم 2 لعام 2006 بشأن تنظيم صيد واستغلال الأحياء المائية وحمايتها.

ثانيا) الجزاءات المدنية:

الجزاء المدني هو الأثر الذي يرتبه القانون على مخالفة قاعدة قانونية تحمي مصلحة ما، ويتراوح هذا الجزاء بين التنفيذ العيني والتنفيذ بمقابل والبطلان والفسخ، وهي صور مختلفة لإزالة آثار المخالفة القانونية[1]. وتشتمل القوانين البيئية على جزاءات مدنية متنوعة، من أهمها: التعويض وإعادة الحال إلى ما كان عليه.

وسنعرض فيمايلي لهذين النوعين من الجزاءات المدنية كل واحد على حدة.

أ) إعادة الحال إلى ما كان عليه: تحتل إزالة آثار الجريمة أهمية خاصة في مجال التلوث البيئي كأسلوب ردعي مناسب لإصلاح الأضرار الحاصلة بالنسبة للمضرور والمجتمع[2].

ونظرا لهذه الأهمية أدرك المشرع البيئي في معظم دول العالم ضرورة الأخذ بإعادة الحال إلى ما كان عليه ونص عليه في معظم المخالفات الواقعة على البيئة ومتى كان ذلك ممكنا.

والمقصود بإعادة الحال إلى ما كان عليه، أن تقضي المحكمة على المتسبب في إحداث تلويث بالبيئة العمل على إزالة كافة الأضرار الناجمة عن سلوكه الأثيم، متى أمكن ذلك وإعادة الحال إلى ما كان عليه قبل حدوث التلوث[3].

ويعد التعويض العيني صورة مميزة من الصور التي من خلالها يتم إصلاح الضرر الناجم عن العمل غير المشروع والماس بسلامة البيئة البحرية، فسلامة البيئة تقتضي عدم ترك آثار العمل غير المشروع الضار بالبيئة لتحدث مزيدا من الآثار التراكمية الضارة والملوثة، على أن تعوض بعدها الدولة أو الدول الضحية عما لحق بها من ضرر.

ذلك أن ما يلحق بالبيئة البحرية من ضرر يحتمل أن يؤثر في المدى البعيد على البيئة الإنسانية بوجه عام، ويؤثر على مصالح المجتمع الدولي ككل، الأمر الذي لا يمكن إصلاحه وإزالة آثاره بأي تعويضات مالية مهما بلغت[1].

---

[1]– د. فرج صالح الهريش، المرجع السابق، ص479

[2]– نفس المرجع، ص479.

[3]– د. حسام محمد سامي جابر، مرجع سابق، ص262.

فإذا كانت الإعادة مستحيلة التحقق من الناحية الواقعية فإنه يستعاض عنها بالتعويض النقدي بدفع مبلغ من المال يمحو الآثار الضارة للعمل الضار.

وهذا ما أكده حكم محكمة العدل الدولية الدائمة في قضية مصنع شورزوف CHORZOW الذي قرر أن"التعويض يجب، بقدر الإمكان، أن يمحو جميع آثار العمل وذلك بالتعويض العيني ويعيد الحالة إلى ماكانت عليه لو لم يرتكب هذا العمل وذلك بالتعويض العيني أو دفع مبلغ يعادل قيمة التعويض العيني إذا لم تكن الإعادة العينية ممكنة"[2].

وقد تنبهت اتفاقيتا بروكسل لعام1969-1971 إلى أهمية هذه الصورة من صور التعويض، فقررت تعويض النفقات الناتجة عن إتخاذ إجراءات وتدابير الإنقاذ التي يتخذها مالك السفينة أو تتخذها الدولة، وهي الإجراءات التي تكون ضرورية ولازمة لمنع وقوع الضرر بالبيئة البحرية أو للحد من الأضرار الناجمة عن تلوث البيئة البحرية بالنفط بما في ذلك إجراءات نظافة الشاطئ و إجراءات استرداد بقعة النفط ونفقات إصلاح محطات تحلية المياه التي تكون قد أُضرت من ذلك التلوث[3].

ولم تكتف المعاهدات بالنص على تعويض إجراءات وتدابير إنقاذ البيئة البحرية من الأضرار الناتجة عن التلوث، بل إن إتفاقية مجلس أوروبا للمسؤولية المدنية المعتمدة في جوان1993[4] قد اعتبرت النفقات الناتجة عن صيانة البيئة أضرار من الواجب تعويضها، وهي كل إجراء ملائم يرمي إلى إصلاح وصيانة العناصر المضرورة في البيئة أو إلى إصلاح الإتلافات البيئية.

وتشمل إجراءات صيانة البيئة أيضا إدخال العناصر المماثلة للعناصر الهالكة إذا كان ذلك ممكنا، وكل النفقات الناتجة عن إتخاذ مثل هذه الإجراءات هي أضرار بالمعنى القانوني للضرر ومن الواجب تعويضها طبقا لإتفاقية مجلس أوروبا لعام1993.

---

[1]- محمد الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، أطروحة دكتوراه، جامعة عين شمس، 2005، ص375، 376.

[2]- أبو الخير أحمد عطية عمر، مرجع سابق، ص415.

[3] - راجع المادة 7/1 من إتفاقية بروكسل 1969 عن المسؤولية المدنية عن الأضرار الناتجة عن التلوث بالنفط، وكذلك المادة 3/4من إتفاقية بروكسل 1971.

[4]- راجع المادة 8/2 من إتفاقية مجلس أوروبا للمسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية المبرمة في جوان 1993.

ولقد حرصت أغلب التشريعات البيئية على النص على إلزام المخالف لأحكام القانون البيئي والمتسبب في تلويث المحيط البيئي بالعمل على محو آثاره على نفقته الخاصة في الميعاد الذي تحدده الجهة الإدارية.

ومن هذه التشريعات التي أخذت بهذا الجزاء القانون البيئي الفرنسي الصادر في 19جويلية1975 بشأن النفايات، حيث نصت المادة 24 الفقرة 4 من هذا القانون على ضرورة إعادة الحال إلى ما كان عليه بالنسبة للأماكن المتضررة بواسطة النفايات التي لم تعالج وفقا للشروط المنصوص عليها في القانون، وكذا القانون اليوناني رقم885 الصادر في 1978 المتعلق بالبيئة البحرية، حيث نص على عقوبة الحبس الذي لا يقل عن ثلاثة أشهر ولا يجاوز خمس سنوات، ومع ذلك يعفى المخالف من العقوبة إذا أزال آثار التلوث وأدى التكاليف المالية الفعلية لإزالة التلوث للسلطات الإدارية[1].

أما المشرع الجزائري فقد اعتبر إعادة الحال إلى ما كان عليه في قانون البيئة رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة جزاء جنائيا، حيث نصت المادة 102 منه على مايلي« يجوز للمحكمة أن تقضي بمنع استعمال المنشأة إلى حين الحصول على الترخيص ضمن الشروط المنصوص عليها في المادتين 19 و20 أعلاه، ويمكنه أيضا الأمر بالنفاذ المؤقت للحظر، كما يجوز للمحكمة الأمر بإرجاع الأماكن إلى حالتها الأصلية في أجل تحدده»، فتكون السلطة التقديرية للمحكمة في تحديد الآجال الذي يرجع فيه المحكوم عليه الحالة إلى ما كانت عليها، كما يكون لها السلطة بالأمر بهذا التدبير.

ومن كل ما تقدم يتضح لنا الأهمية القانونية للتعويض العيني أي إعادة الحال إلى ما كانت عليه قبل وقوع التلوث في الحماية القانونية للبيئة البحرية ضد التلوث، ولكن إذا كانت هذه الإعادة مستحيلة التحقق من الناحية الواقعية تعين اللجوء إلى طريق التعويض المالي.

[1] – د. فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص480

ب) التعويض المالي: يعد التعويض أحد الجزاءات المدنية التي نص عليها المشرع البيئي، ويقصد به قيام الشخص المسؤول بدفع مبلغ من المال إلى الشخص المضرور لإزالة ما لحق به من ضرر استحال إصلاحه عينا بإعادة الأحوال إلى ماكانت عليه[1].

و يقوم التعويض على أساس الضرر الذي تحقق عن الجريمة إذ أن الضرر يمثل علة الحكم بالتعويض.

وقد أقرت أغلب التشريعات البيئية هذا الجزاء، نذكر منها القانون الجزائري رقم 03-10 لعام 2003 المتعلق بحماية البيئة، حيث نصت المادة 58 منه على:« يكون كل مالك سفينة تحمل شحنة من المحروقات، تسببت في تلوث نتج عن تسرب أو صب محروقات من هذه السفينة، مسؤولا عن الأضرار الناجمة عن التلوث وفق الشروط والقيود المحددة بموجب الإتفاقية الدولية حول المسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بواسطة المحروقات» .

أما القانون المصري رقم4 لعام1994، عرف التعويض في مادته 28 بقوله:« يقصد بالتعويض عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث المترتب على تطبيق الأحكام الواردة في القانون المدني والأحكام الموضوعية الواردة في الإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية المنضمة إليها جمهورية مصر العربية أو التي تنضم إليها مستقبلا بما في ذلك الإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن الأضرار الناجمة عن حوادث التلوث بالزيت الموقعة في بروكسل عام 1969 أو أية حوادث تلوث أخرى تنص عليها اللائحة التنفيذية لهذا القانون ».

ونص القانون العماني في المادة 6 فقرة 1 على أنه: « إذا تقرر وفقا للمادة 1/5 من هذا القانون أن تصريف مادة ملوثة في المنطقة الخالية من التلويث قد صدر عن مركب أو موقع بري أو أجهزة نقل النفط فإن مالك ذلك المركب أو مالك أو شاغل ذلك الموقع البري أو تلك الأجهزة لنقل النفط كما هو الحال يلتزم بالمسؤولية طبقا للقيود المبينة في المادتين 6 فقرة 2، 6 فقرة4 من هذا القانون بغض النظر عن وجود إهمال عن الآتي:

---

[1]– د. عبد الناصر توفيق العطار، المصادر غير الإرادية للإلتزام ، بدون دار نشر، 2004، ص285.

1- عن التكاليف التي تتحملها حكومة السلطنة، أو أي شخص آخر لوضع حد لتلويث المنطقة الخالية من التلويث و إيقافه وخفضه وإزالته ولإعادة بيئة المنطقة إلى الحالة التي كانت عليها قبل حدوث التصريف.

2- يكون مسؤولا عن الأضرار الملحقة بحكومة السلطنة أو أي شخص آخر من جراء التصريف بالإضافة إلى التكاليف المشار إليها في الفقرة (أ) من هذه المادة» [1].

أما المشرع اليمني فقد جعل مسؤولية التعويض، كل من تسبب بفعله أو إهماله في إحداث ضرر للبيئة نتيجة مخالفة الأحكام الواردة أو اللوائح أو القرارات الصادرة بقانون حماية البيئة، كما يعد مسؤولا بمفرده أو بالتضامن مع غيره عن جميع التكاليف الناجمة عن معالجة أو إزالة هذه الأضرار، وكذلك التعويضات التي تترتب على هذه الأضرار[2].

أما المجتمع الدولي فقد أدرك خطورة التلوث البحري الناشيء عن النقل البحري العالمي للنفط السائب، وإقتناعه بأنه لا بد من إعتماد قواعد وإجراءات دولية موحدة للفصل في مسألة المسؤولية وتوفير تعويض كافٍ في مثل هذه الحالات.

لذلك أُبرمت الإتفاقيات الدولية مثل الإتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناجم عن التلوث النفطي بروكسل1969 وبروتوكول عام 1984 لتعديل ذات الإتفاقية، وكذلك الإتفاقية الدولية بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الأضرار الناجمة عن التلوث بالزيت لعام1971[3].

كما وقعت الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية على إتفاقيات دولية حديثة والتي تعاملت مع التلوث البحري الناتج عن النفط، والمواد الخطرة وهي:

---

[1]- راجع القانون العماني رقم 34 لعام 1974 بشأن التلوث البحري.

[2]- راجع الفقرة(أ) من المادة 31 من القانون رقم 39 لعام1999 بشأن قانون النظافة العامة، جريدة رسمية عدد15 عام 1999.

[3]- د. محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، أُطروحة دكتوراه، جامعة الإسكندرية، 1997، ص34، وأنظر أيضا: Philippe cb, AGuillot, droit de l environment, édition Marketing S.A 1998, Paris, p60.

1- الإتفاقية الدولية لتأسيس الصندوق الدولي للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط لعام 1993

2- الإتفاقية الدولية للمسؤولية والتعويض عن الضرر المرتبط بالنقل البحري للمواد السامة والخطيرة لعام.1996

3- الإتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط لعام2001[1].

وما نخلص إليه في الأخير أنه يجب الأخذ بالمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية في جرائم تلويث البيئة البحرية، حيث إن السمة الغالبة لطابع الأنشطة البحرية صارت ترتكز بصفة جوهرية على الشخص المعنوي أكثر منها على الشخص الطبيعي، وفي هذه الحالة تتعدد الاختصاصات وتتشابك على نحوٍ يصعب معه تحديد مساهمة المخالفين في النشاط الإجرامي وإسناد النتيجة ماديا أو معنويا إلى الشخص الطبيعي، وهو الأمر الذي يفلت منه الجناة من العقاب وتظل غالبية جرائم البيئة بلا عقاب.

كما أن تقرير المسؤولية الجنائية للشخص المعنوي يمثل وسيلة ضغط مهمة على المنشآت الصناعية والمؤسسات والشركات، وخاصة في مجال حماية البيئة، لأنه غالبا ما تكون الوقاية أقل تكلفة من العلاج، لذلك إذا عرف القائمون على إدارة المنشآت والشركات أن مشاريعهم وسفنهم ومؤسساتهم ستتعرض إلى جزاءات شديدة في حالة مخالفتهم للأحكام المتعلقة بالوقاية من التلوث، دون إمكانية الإفلات منها، سوف يحرصون على احترام هذه الأحكام[2].

---

[1] – د. أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص370 وما بعدها، ود. محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص34.

[2] – فرج صالح الهريش، مرجع سابق، ص387.

خلاصة الباب

تطرقنا في هذا الباب لصور الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية وذلك في فصلين، تكلمنا في الفصل الأول عن تجريم القرصنة البحرية، من خلال تحديد ماهية هذه الجريمة بتحديد مفهومها لدى الفقه الوضعي، وكذا الفقه الإسلامي، ثم وقفنا عند أهم المراحل التاريخية التي مرت بها، ثم بحثنا عن أهم الأسباب الكامنة وراء القرصنة البحرية لنصل للعقوبات المقررة لها في التشريعات الداخلية للدول الأجنبية منها والعربية، ثم العقوبة المقررة في الشريعة الإسلامية.

لننتقل بعد ذلك إلى جهود مكافحة تلك الظاهرة المتنامية، ممثلة بالاتفاقيات الدولية وقرارات مجلس الأمن والجهود العسكرية لبعض الدول الأجنبية والعربية، وكذا الجهود المبذولة على المستوى الإقليمي.

أما الفصل الثاني تناولنا فيه تجريم تلويث البيئة البحرية، حيث تطرقنا في المبحث الأول منه إلى ماهية جريمة التلوث البحري، بحثنا من خلاله عن مفهوم البيئة البحرية وأهميتها، ومفهوم التلوث ومصادره والأركان القانونية التي تقوم عليها جريمة التلوث البحري.

ثم انتقلنا بعد ذلك للبحث عن المسؤولية الجنائية للأشخاص الطبيعية والمعنوية، فالمسؤولية الجنائية للأشخاص الطبيعية الشخصية لا يختلف عليها أحد، ومسؤولية الغير التي تقع على عاتق المتبوع، والمسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية والذي يرفض البعض الأخذ بهذا النوع من المسؤولية، إلا أنه يمكن التوفيق بين الرأيين وهو تقرير جزاءات إدارية أو مدنية.

الخاتــمة

كان موضوع الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية محل إهتمام كبير من جانب منظمة الأمم المتحدة وتشريعات الدول المختلفة، هذا الإهتمام لم يكن وليد الساعة، فقضايا الملاحة البحرية وحمايتها جنائيا من مختلف الجرائم عالقة بالأمم المتحدة وحكومات الدول منذ سنوات عديدة.

وقد استهدفنا أن يكون هذا الموضوع شاملا ومتكاملا من الناحيتين الموضوعية والإجرائية وعلى المستويين الدولي والوطني، كما برز لنا مدى الحاجة لزيادة الإهتمام به تشريعيا وفقهيا في وقتنا الحاضر أشد منها في أي وقت مضى.

ومن المفيد في خاتمة هذه الأطروحة إبراز الثمرة أو النتائج التي أسفر البحث عنها والجديرة بلفت النظر إليها والتي تمثل في نفس الوقت الإجابة عن سؤال البحث الذي أبديناه في المقدمة والذي استهدفت الدراسة الوصول إليه عبر محاورها العديدة.

وإذا كان الأمر كذلك، فإننا نستطيع القول أن النتائج التي أسفر البحث عنها تتمثل في الكشف عن نظام جنائي مستقل وقائم بذاته في كل ما يحيط به بشأن حماية حق الملاحة البحرية جنائيا من ظاهرة القرصنة البحرية والتلوث البحري على المستوى الدولي وتعدد تطبيقاته في كثير من التشريعات الجنائية على المستوى الوطني.

كما كشف البحث أن دولة العلم هي وحدها صاحبة الولاية العامة على السفن التي ترفع علمها وأنه لا يجوز لأي سفينة أو طائرة حربية تابعة لدولة أخرى إيقافها أو تفتيشها أو ضبطها أو مطاردتها أو احتجازها باعتبارها ترمز لسيادة الدولة وفقا للنصوص الدولية سواء في إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، أو إتفاقية القانون الدولي للبحار لعام 1982.

و أن النظام القانوني لمناطق أعالي البحار يقضي بألا تخضع هذه المناطق لسيادة أي دولة، وبالتالي تعتبر الجرائم الماسة بالملاحة البحرية في هذه المناطق جرائم دولية، ولكنها لم تدخل ضمن اختصاص المحكمة الجنائية الدولية وبالتالي تدخل في اختصاص محاكم دولة علم السفينة العامة التي قامت بالقبض والتفتيش وهي المختصة بمحاكمتهم وتوقيع العقاب عليهم طبقا لقوانينها الجنائية.

كما تباينت التشريعات في سياستها الجنائية إزاء الحماية الجنائية للملاحة البحرية من القرصنة حيث قامت دول بإدراج القرصنة كطائفة من الجرائم الإرهابية، وأخرى بادراجها في سياق النص على تعريض وسائل النقل العامة البرية والبحرية والجوية للخطر.

وقد اقتصرت كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في وصف القرصنة على الأعمال غير المشروعة التي ترتكب في أعالي البحار، أو في الأماكن التي لا تخضع لسيادة أي دولة، وبالتالي استبعدت الإتفاقيتان كلتاهما أعمال القرصنة التي ترتكب ضد السفن الموجودة في المياه الإقليمية للدولة، على الرغم من أن معظم أعمال القرصنة تحدث في هذه المياه.

كما كشفت الدراسة عن أهمية التعاون الدولي الجنائي في مجال تسليم المجرمين لأغراض العدالة الجنائية، وكذلك أهمية التعاون القضائي بين الدول ومن أشكاله الإنابة القضائية والمساعدة القضائية، والتعاون الأمني في مجال تبادل المعلومات والتحريات وتبادل أدلة الجريمة.

كما أوضحت الدراسة أن المسؤولية الجنائية في جرائم تلويث البيئة البحرية هي مسؤولية من نوع خاص ومتميزة عن المسؤولية الجنائية في الجرائم التقليدية بحيث تشمل المسؤولية عن فعل الغير والمسؤولية للأشخاص المعنوية، وهذا ما لا يتفق والقواعد العامة في المسؤولية.

و أن العقوبة في جرائم تلويث البيئة البحرية عبارة عن مزيج من العقوبات جنائية، مدنية وإدارية في نظام واحد يوفر الجانب الردعي في العقاب اللازم لمواجهة هذه الجرائم التي أثبتت فاعلية كبيرة في مكافحتها.

وبناء على ما تقدم فقد خلص البحث إلى عدد من الإقتراحات التي انتهينا إليها كضرورة عقد مؤتمر دولي تحت مظلة الأمم المتحدة يتم من خلاله تعديل نصوص إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وإتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية، بما يواكب مستجدات ومتغيرات العصر الحديث وتلاشي الثغرات الواردة في تلك الإتفاقية.

نقترح على الدول التي لم تنص في تشريعاتها الوطنية على تجريم أعمال القرصنة البحرية بسن القوانين التي تجرم هذه الأعمال وتقرر أشد العقوبات لها، وأن تنص على جواز تسليم القراصنة الذين يتم القبض عليهم إلى الدولة صاحبة الاختصاص القضائي على الأشخاص أو الأموال المحتجزة، وذلك بشروط تتفق مع قواعد القانون الدولي، والتأكيد على ضرورة مراجعة التشريعات المطبقة حاليا في مجال مكافحة القرصنة البحرية لتدارك ما بها من أوجه قصور وتشديد العقوبات المقررة لبعض صور الإعتداء على الملاحة البحرية.

لمواجهة القرصنة البحرية يجب القضاء على أسبابها وإزالة الظروف المهيئة لانتشارها في الدول التي أصبحت بؤرا تفرز عصابات القراصنة خصوصا الصومال، ولأجل ذلك نقترح الدعوة إلى تأسيس نظام أمني بحري جماعي في منطقتي القرن الإفريقي والبحر الأحمر يبدأ بقضية القرصنة البحرية ولا يقف عندها بل يشمل مختلف القضايا والهواجس الأمنية المشتركة.

تشكل جريمة القرصنة البحرية اعتداء على مقومات المجتمع الدولي وانتهاكا للقواعد الدولية التي تجد أساسها في الأعراف والإتفاقيات الدولية باعتبارها جريمة ضد أمن وسلامة البشرية، لذلك نقترح أن يتم إدراجها ضمن اختصاصات المحكمة الجنائية الدولية.

نقترح أيضا ضرورة عقد إتفاقية بين الدول العربية تتضمن سبل التعاون فيما بينها، لحماية الملاحة البحرية من جرائم القرصنة والأعمال غير المشروعة على أن تتضمن هذه الإتفاقية القانون الواجب التطبيق والإختصاص القضائي تحت مظلة الجامعة العربية، وأن يتم التعامل مع قضية القرصنة على أنها قضية أمن قومي بعدما فكرت كثير من شركات الملاحة الدولية بعد تعرض سفنها للنهب والسلب في الإتجاه إلى طريق رأس الرجاء الصالح.

كما نقترح كذلك إنشاء قوة بحرية متعددة الجنسيات للتدخل السريع لمواجهة جريمة القرصنة البحرية في مناطق البحار العالية تعمل تحت إشراف الأمم المتحدة وفقا لأحكام الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، فهي في نظرنا الأقدر قانونيا وعمليا على مواجهة جريمة القرصنة البحرية في البحار والمحيطات.

وفيما يتعلق بحماية البيئة البحرية فإننا نقترح على المشرع الجزائري والعربي ضرورة إدراج المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية العامة، وإخضاع السلطات العامة لتلك المسؤولية في جرائم تلويث البيئة البحرية مع تحديد شروط هذه المسؤولية وأحكامها والعقوبات التي توقع على الأشخاص المعنوية.

نقترح أن يتم إدراج جرائم تلويث البيئة البحرية ضمن اختصاصات المحكمة الجنائية الدولية باعتبارها جرائم ضد أمن وسلامة البشرية.

كما نقترح أيضا على الدول العربية عقد إتفاقية دولية تتضمن سبل التعاون فيما بينهم على أن تتضمن هذه الإتفاقية القانون الواجب التطبيق والاختصاص القضائي تحت مظلة جامعة الدول العربية.

نقترح على أجهزة الإعلام على المستوى الوطني والعالمي أن تتبنى قضية الحفاظ على البيئة والعمل على إثراء الوعي البيئي وحث كافة الأفراد والمؤسسات على ضرورة المحافظة على البيئة ومنع تلويثها.

قـائمة الـمراجـع

القرآن الكريم

أولا: المراجع باللغة العربية

أ) الكتب العامة:

1- ابن منظور أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم المصري، لسان العرب، الجزء الأول، 1982.

2- أحمد شوقي الشلقاني، مبادئ الإجراءات الجزائية في التشريع الجزائري، الجزء الثاني، الطبعة الرابعة، ديوان المطبوعات الجامعية، 2008.

3- أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث، الطبعة الأولى، منشأة المعارف، الاسكندرية،2007.

4- أحمد غاي، ضمانات المشتبه فيه أثناء مرحلة التحريات الأولية، الطبعة الأولى، دار هومة، الجزائر ،2003.

5- د.أشرف توفيق شمس الدين، مبادئ القانون الدولي الجنائي، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة،1999 .

6- الحرشي، محمد بن عبد الله بن علي، حاشية الخرشي، الجزء السابع.

7- الجيلاني عبد السلام أرحومة، حماية البيئة بالقانون، دراسة مقارنة للقانون البيئي، الدار الجماهرية للنشر و التوزيع والإعلان، 2000.

8- المعجم الوسيط، معجم اللغة العربية، مصر ، الجزء الثاني، الطبعة الثالثة.

9- بطرس البستاني، محيط المحيط، قاموس مطول للغة العربية، مكتبة لبنان، ناشرون بيروت، 1998.

10- جلال ثروت، نظرية الجريمة المتعدية القصد في القانون المصري، أطروحة دكتوراه، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002.

11- جمال جرجس مجلع تاوضروس، الشرعية الدستورية لأعمال الضبطية القضائية، طبعة أولى، النسر الذهبي للطباعة، عابدين مصر، 2006

12- حسن علي مجلي، المحاكمة في قانون الإجراءات الجزائية اليمني، طبعة ثالثة، مكتبة خالد بن الوليد، صنعاء، 2002.

13- سامي محمد عبد الحميد، أصول القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الاسكندرية 1987.

14- سليمان عبد المنعم، النظرية العامة لقانون العقوبات، دار الجامعة الجديدة للنشر،الاسكندرية، 2000.

15- سيد قطب، في ظلال القرآن الكريم، دار الفكر، بيروت، الجزء السادس، دون سنة.

16- شهاب الدين الأحمد الشلبي، حاشية الشلبي بهامش تبيين الحقائق للزيلعي، الجزء الثالث،الطبعة الأولى، 1313هـ.

17- شمس الدين محمد بن أبي العباس أحمد بن حمزة بن شهاب الدين الرملي الشهير بالشافعي، نهاية المحتاج إلى شرح المنهاج، الجزء الثامن، مطبعة مصطفى الحلبي، 1967.

18- طارق عبد العزيز حمدي، المسؤولية الدولية الجنائية والمدنية عن جرائم الإرهاب الدولي، دار الكتب القانونية، 2008.

19- عباس هاشم السعدي، مسؤولية الفرد الجنائية عن الجريمة الدولية، دون طبعة، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية 2002.

20- عبد الحميد الشرواني، على تحفة المحتاج بشرح المنهاج، دار صادر، بيروت1315.

21- عبد العزيز سرحان، القانون الدولي العام، دار النهضة العربية ، القاهرة، 1980.

22- عبد العزيز محمد محمد محسن، جريمة الحرابة وعقوبتها في الشريعة الإسلامية والقانون الجنائي-دراسة مقارنة- الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الاسكندرية، 2013.

23- عبد الله أوهايبية، شرح قانون الاجراءات الجزائية الجزائري، التحري والتحقيق، دار هومة، 2008.

24- عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات الجزائري، القسم العام، الجزء الأول، ديوان المطبوعات الجامعية، 2009.

25- عبد الناصر توفيق العطار، المصادر غير الإرادية للإلتزام، بدون دار نشر، 2004.

26- علاء الدين أبي بكر بن مسعود الكاساني، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع طبعة ثانية، دار الكتاب العربي، بيروت 1982.

27- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة الثانية عشر، منشأة المعارف، 1995.

28- علي علي السكري، البيئة وقيم المجتمع، دار الكتاب الحديث،الاسكندرية، 2002.

29- فائزة يونس الباشا، الجريمة المنظمة في ظل الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001.

30- فتح الباري، شرح صحيح البخاري، ابن حجر العسقلاني، الطبعة الاولى، المطبعة الكبرى الميرية، بولاق بمصر، 1300هـ.

31- محمد بن أبي بكر بن عبد القادر الرازي- مختار الصحاح ، إخراج دائرة المعاجم، مكتبة لبنان، بيروت 1989.

32- محمد بن أحمد بن محمد بن رشد، تحقيق ماجد الحموي، بداية المجتهد ونهاية المقتصد، الجزء الرابع، دار بن حزم، بيروت، 1416هـ.

33- محمد بن ادريس الشافعي، الأم، تحقيق محمود مطرجي، دار الكتب العلمية، بيروت 1413هـ.

34- محمد سامي عبد الحميد، د. محمد السعيد الدقاق، د. مصطفى سلامة حسين، القانون الدولي العام، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1999.

35- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت2011.

36- محمد مصطفى شلبي، المدخل بالتعريف في الفقه الإسلامي، الطبعة الأولى، دار النهضة، بيروت، 1401هـ .

37- محمد مؤنس محب الدين، البيئة في القانون الجنائي، دون طبعة، مكتبة الأنجلومصرية، 1995.

38- محمد الحسيني مصيلحي، الإرهاب مظاهره وأشكاله وفقا للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، جامعة الإمام محمد بن سعود الاسلامية، المملكة العربية السعودية، المؤتمر العالمي عن موقف الاسلام من الارهاب، 2004.

39- محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، منشاة المعارف، الاسكندرية، 1998

40- محمود محمود مصطفى، الجرائم الإقتصادية في القانون المقارن، الأحكام العامة والإجراءات الجنائية، الطبعة الثانية، مطبعة جامعة القاهرة، 1979.

41- محمود نجيب حسني، النظرية العامة للقصد الجنائي، دراسة تأصيلية مقارنة للركن المعنوي في الجرائم العمدية، دار النهضة العربية، 1978.

شرح قانون العقوبات، القسم العام، الطبعة الرابعة، دار النهضة العربية، 1989.

42- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندؤية، 2005.

43- مصطفى منير، جرائم استعمال السلطة الاقتصادية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، الاسكندرية،1992.

44- موسى بن أحمد بن موسى الحجاوي، الإقناع لطلب الإنتفاع، تحقيق عبد الله بن عبد المحسن التركي، مركز البحوث والدراسات العربية والإسلامية، الجزء الرابع، القاهرة،1418هـ.

45- هدى حامد قشقوش، شرح قانون العقوبات، القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010.

- الجريمة المنظمة- القواعد الموضوعية والاجرائية والتعاون الدولي- دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.

ب) الكتب المتخصصة:

1- ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب : اسبابها وانعكاساتها ومعالجتها ، دراسة تحليلية في العلوم السياسية، د ار الكتب القانونية،2011.

2- أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية،القاهرة، 2009.

3- أحمد إبراهيم مصطفى سليمان، الارهاب والجريمة المنظمة، التجريم وسبل المواجهة، دار الفكر العربي، الاسكندرية، 2006.

4- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.

5- أحمد عبد الكريم سلامة، قانون حماية البيئة (مكافحة التلوث-تنمية الموارد الطبيعية) ، دون سنة، دار النهضة العربية، القاهرة.

6- أحمد عوض بلال، الجرائم المادية والمسؤولية الجنائية بدون خطأ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1993.

7- أحمد مختار عمر- داود عبده وآخرون، المعجم العربي الأساسي، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، جامعة الدول العربية، توزيع لاروس.

8- أشرف هلال، الموسوعة الجنائية البيئية من الناحيتين الموضوعية والاجرائية، معلقا عليها بأحدث أحكام المحاكم الجنائية والادارية ومحكمة النقض والدستورية العليا، دون دار نشر،2011.

9- أشرف هلال، جرائم البيئة، بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، دون دار نشر، 2005.

10- السيد مصطفى أحمد أبو الخير، الحماية القانونية للبيئة البحرية في القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى ، إيتراك للطباعة والنشر، القاهرة، 2012.

11- بسمة عبد المعطي الحوراني، المسؤولية الجنائية عن تلوث البيئة، دراسة مقارنة، طبعة أولى، دار وائل للنشر عمان، 2015.

12- حسنين إبراهيم صالح عبيد، الجريمة الدولية، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة1989.

13- حسين حنفي عمر، احتجاز و تفتيش سفن القرصنة و الاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء(حق الملاحة الدولية بين النظرية و التطبيق) الطبعة الأولى، دار النهضة العربية،القاهرة ، 2009.

14- سالم محمد سليمان الأوجلي، أحكام المسؤولية الجنائية عن الجرائم الدولية في التشريعات الوطنية، الدار الجماهيرية للنشر والتوزيع، ليبيا 2000.

15- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في الخليج العربي، دار النهضة العربية، القاهرة 1994.

16- سليم حداد، النظام القانوني للبحار والأمن القومي العربي، الطبعة الأولى، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر، بيروت، 1994.

17- سمير حامد الجمال، الحماية القانونية للبيئة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.

18- سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، طبعة أولى، دار الثقافة الأردنية، عمان، 2009.

19- شريف سيد كامل، المسؤولية الجنائية للأشخاص المعنوية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، دار النهضة، القاهرة1997.

20- صلاح الدين عامر، القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم لقانون البحار1982 ، دار النهضة العربية، القاهرة، 1989.

21- عبد الواحد محمد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.

22- عبد الله سليمان سليمان، المقدمات الأساسية في القانون الدولي الجنائي، ديوان المطبوعات الجنائية، الجزائر، 1992.

23- عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المكتبة العصرية، المنصورة، 2009.

24- عبد الله محمد سعيد عبد الله الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها وفقا لقانون دولة الإمارات العربية المتحدة، دراسة مقارنة مع القانون المصري وبعض القوانين العربية،الطبعة الأولى، دار الجامعة الجديدة، 2008.

25- عبده عبد الجليل عبد الوارث، حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريعات الدولية والداخلية، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2006.

26- عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن، دار النهضة العربية، القاهرة، 2010

27- علي البارودي، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1975.

28- علام عبد الرحمن حسن، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، الجريمة الدولية وتطبيقاتها، الجزء الأول، دار النهضة، القاهرة، 1988.

29- عيسى بن حيدر، أحكام التحقيق في الحوادث البحرية بين القوانين الداخلية لبعض الدول العربية والاتفاقيات الدولية، طبعة أولى، دار النهضة العربية، القاهرة، 2013

30- فتوح الشاذلي، القانون الدولي الجنائي، أولويات القانون الدولي الجنائي، النظرية العامة للجريمة الدولية، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، 2002.

31- محسن أفكيرين، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، القاهرة، 2014.

32- محمد أحمد المنشاوي، النظرية العامة للحماية الجنائية للبيئة البحرية، دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2014.

33- محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية ،بيروت 2011.

34- محمد شريف بسيوني، الجريمة المنظمة عبر الوطنية- ماهيتها ووسائل مكافحتها دوليا وعربيا- دار الشروق، 2004.

35- محمد صالح لوجلى الزوى، التنظيم القانوني للمياه الداخلية، دار الفكر الجامعي،الاسكندرية،2013

36- محمد عبد المنعم عبد الخالق، الجرائم الدولية، دراسة تأصيلية للجرائم ضد الانسانية والسلام وجرائم الحرب، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة 1989.

37- محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية، دراسة في القانون الدولي الجنائي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2011.

38- محمد عزت، نحو نظرية عامة للحماية الجنائية للملاحة البحرية من الإرهاب البحري، دار النهضة العربية،القاهرة، 2013.

39- محمد طلعت الغنيمي، الأحكام العامة في قانون الأمم، قانون السلام، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1970.

القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1998.

40- محمد عبد الله نعمان، الحماية الدولية للبيئة البحرية، دراسة قانونية خاصة عن البحر الأحمر، دار النهضة العربية، القاهرة، 2004.

41- محمد منصور الصاوي، أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية دراسة في القانون الدولي الإجتماعي في مجال مكافحة الجرائم الدولية للمخدرات وإبادة الأجناس وخطف الطائرات وجرائم أخرى، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، دون سنة.

42- محمد منير حجاب، التلوث وحماية البيئة، قضايا البيئة من منظور إسلامي، دار الفجر، مصر، 1999.

43- محمود أحمد طه، الحماية الجنائية للبيئة من التلوث، منشأة المعارف، الاسكندرية،2007.

44- مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، دارالنهضة، القاهرة، 1962

45- منى محمود مصطفى، الجريمة الدولية بين القانون الدولي الجنائي والقانون الجنائي الدولي، دون طبعة، دار النهضة العربية، 1989.

46- منتصر سعيد حمودة، المحكمة الجنائية الدولية، النظرية العامة للجريمة الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الاسكندرية، 2006.

47- نبيل صقر، القانون البحري نصا وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر 2008.

48- نوار دهام مطر الزبيري، الحماية الجنائية للبيئة،دراسة مقارنة، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2014.

49- هدى حامد قشقوش، الجريمة المنظمة- القواعد الموضوعية والاجرائية والتعاون الدولي- دار النهضة العربية، القاهرة، 2000.

ج) الرسائل الجامعية:

ا- أطروحات الدكتوراه:

1- أبو الخير أحمد عطية عمر، الالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية والمحافظة عليها من التلوث، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة عين شمس، 1995.

2- سعد الزروق امحمد الرشيد، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وتداعياتها على الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة 2012.

3- صالح يحي رزق ناجي، الحماية الجنائية للملاحة البحرية، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة، 2013.

4- عبد الهادي محمد العشيري، الإختصاص في حماية البيئة البحرية من التلوث، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة 1989.

5- فائزة يونس الباشا، الجريمة المنظمة في ظل الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة 2001.

6- فرج صالح الهريش، جرائم تلويث البيئة في القانون الليبي، أطروحة دكتوراه، جامعة القاهرة، 1998.

7- فريجة محمد هشام، دور القضاء الدولي الجنائي في مكافحة الجريمة الدولية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة بسكرة، السنة الجامعية 2013، 2014.

8- محمد أنور سامر عاشور، تلوث البحار من السفن ومسؤولية مالك السفينة، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة عين شمس، 2001.

9- محمد السيد الفقي، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري بالزيت، أُطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة الإسكندرية، 1997.

10- محمد الحميدي، المسؤولية المدنية الناشئة عن تلوث البيئة البحرية والطرق القانونية لحمايتها، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة عين شمس، 2005.

11- محمد حسن الكندري، المسؤولية الجنائية عن التلوث البيئي، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة عين شمس، 2005.

12- محمد الصالح روان، الجريمة الدولية في القانون الدولي الجنائي، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق ، جامعة منتوري قسنطينة،2008-2009.

13- محمد صلاح هاشم، المسؤولية الدولية عن المساس بسلامة البيئة البحرية، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في الحقوق، جامعة القاهرة1990.

II- مذكرات:

1- علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض 2007.

2- محمد أحمد محمد حبالة، القرصنة البحرية ودور الاجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها، رسالة مقدمة لنيل شهادة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري،الرياض، 2004.

د) المقالات:

1- أحمد الرشيدي، محمد عبد المنعم، جريمة القرصنة البحرية في ضوء أحكام القانون الدولي المعاصر، دراسات القانون الدولي، منتدى القانون الدولي العام، جامعة القاهرة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، 2009.

2- أشرف سليمان غبريال، القرصنة في المحيط الهندي، المخاطر وآليات المواجهة، السياسة الدولية، العدد 177، المجلد 44، المجلة السادسة، القاهرة، 2009.

3- أمين مصطفى محمد، مشكلات الحبس الاحتياطي بين قيوده والتعويض عنه –دراسة مقارنة– مجلة الحقوق للبحوث القانونية والاقتصادية، كلية الحقوق، جامعة الاسكندرية، العدد الثاني، جويلية 2005.

4- بهجت عبد الله قايد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، في القرصنة البحرية و أمن الملاحة العربية، الرياض، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، 1990.

5- حازم الحاروني، الإنابة القضائية الدولية، المجلة الجنائية القومية، مجموعة31، العدد الثاني والثالث، جويلية – نوفمبر 1988.

6- سيف غانم السويدي، مفهوم القرصنة البحرية وفقاً لأحكام القانون الدولي المعاصر، مجلة الأمن والقانون، العدد الثالث، السنة 2010، الرياض.

7- محمد محي الدين عوض، دراسات في القانون الدولي الجنائي، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الثاني، السنة35، جوان1965.

8- علي حسن الشرفي، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء الشريعة الإسلامية والإتفاقيات الدولية، بحث منشور في كتاب الإرهاب والقرصنة البحرية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض السعودية، 2006.

9- نائل محمد الخالدي، جريمة القرصنة البحرية، المجلة القانونية والقضائية، العدد الثاني، السنة الرابعة، ديسمبر 2010.

10- نشأت عثمان الهلالي، الجريمة الدولية، مجلة مركز بحوث الشرطة، أكاديمية الشرطة، القاهرة، العدد الحادي عشر، جانفي 1997.

11- رشاد محي الدين الامام، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية، بحث مقدم للندوة العلمية الخامسة عشر والتي عقدت بالمركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب في الفترة23 -25ديسمبر1985المركز العربي للدراسات الامنية والتدريب، الرياض 1990.

12- أحمد أبو الوفاء محمد محسن، القرصنة البحرية والقانون الدولي أركانا وأحكاما، الحلقة العلمية خلال الفترة 2011/12/21 الخرطوم.

13- محمد سيف حيدر وآخرون، القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن، الفصل الثالث، مركز البحوث والمعلومات، وكالة الأنباء اليمنية 2009.

14- محمد عايش، السعودية ومصر، بحر أحمر بدون خليج عدن، مجلة أبواب، مارس 2009.

15- محمد عبد المنعم عبد الغني، الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية في القانون الدولي العام-جريمة القرصنة البحرية نموذجا- مجلة الحق، إتحاد المحامين العرب، العدد الثاني، السنة 39 لعام2009.

16- محمد عبد المنعم عبد الغني، جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي العام، منتدى القانون الدولي، العدد الثالث، جامعة القاهرة، أفريل 2009.

17- ناتالينو رونزيتي، الأمن البحري، التحديات والفرص لتعاون دول الإتحاد الأوروبي ومجلس التعاون الخليجي، دراسات بحثية، الرقم الثالث، جانفي 2014.

هـ) الإتفاقيات والقرارات الدولية:

ا_ الإتفاقيات الدولية:

- الإتفاقيات الدولية لمنع التلوث النفطي في البحار لعام 1954 وتعديلاتها 1962م، 1969، 1971.
- إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.
- الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لندن 1973/ 1978 ماربول والملاحق الخمسة (5).
- إتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث عام 1976.
- إتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث 1978.
- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيغوباي لعام 1982.التي تم التوقيع عليها في 10 ديسمبر 1982 في جامايكا ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر عام 1994
- إتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 1988 والبروتوكول المعدل لها المحرر بلندن 2005. على موقع المنظمة البحرية الدولية: .www Imo. Org/ Safety
- إتفاقية الأمم المتحدة المتحدة لمكافحة الإتجار غير المشروع في المخدرات 1988فيينا.
- الإتفاقية العربية لمكافحة الإتجار غير المشروع بالمخدرات 1994 أُبرمت في 5 جانفي 1994
- إتفاقية مجلس أوروبا لمكافحة الإتجار غير المشروع بحرا المؤرخة في 31 جانفي 1995
- الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب 1998.
- اتفاقية الأمم المتحدة النموذجية بشأن نقل الإجراءات في المسائل الجنائية في 1990/12/14
- إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية 2000.
- اتفاقية الجزائر – مالي المصادق عليها بالمرسوم رقم 399/83 المؤرخ في 1983/6/18
- موسوعة التشريعات البيئية، مجلس حماية البيئة، جمهورية مصر العربية، 1998
- مدونة السلوك التي عقدت في جيبوتي 2009 لمكافحة القرصنة.

II- قرارات مجلس الأمن:

- قرار رقم 1814 في 13 ماي عام 2008.
- قرار رقم 1816 في 2 جوان عام2008.
- قرار رقم 1838 في 7 أكتوبر عام 2008.
- قرار رقم 1844 في 30 نوفمبر عام 2008.
- قرار رقم 1846 في 2 ديسمبر عام 2008.
- قرار رقم 1851 في 16 ديسمبر عام 2008.
- قرار رقم 1897 في 30 نوفمبر عام 2009.
- قرار رقم 1950 في 23 نوفمبر عام 2010.
- قرار رقم 2036 في 26 فيفري عام 2012.

و) النصوص القانونية:

- القانون رقم 16- 01 مؤرخ في 6 مارس سنة 2016 يتضمن التعديل الدستوري، جريدة رسمية عدد 14الصادر بتاريخ 7 مارس 2016.
- القانون رقم 14- 01 مؤرخ في 4 فبراير عام 2014، يعدل ويتمم الأمر رقم 66- 156 المؤرخ في 8 جوان عام 1966 والمتضمن قانون العقوبات، جريدة رسمية 7 الصادر بتاريخ 16 فيفري2014.
- قانون العقوبات اليمني رقم 12 لعام 1994 المعدل بالقانون رقم 32 لعام 2006 الصادر بتاريخ 17 ديسمبر 2006، جريدة رسمية عدد 24 لعام 2006.
- قانون العقوبات المصري رقم 95 لعام 2003 الملغي للقانون رقم 58 لعام 1937.

- القانون الجزائي الكويتي رقم 16 عام 1960.
- قانون الاجراءات الجزائية المصري رقم 150 لعام 1950.
- قانون الاجراءات الجزائية اليمني رقم 13 لعام 1994.
- القانون البلجيكي الصادر في 4 جويلية 1962 والمعدل بالقانون الصادر في 6 أفريل 1995 الخاص بتلوث البحار بالمواد الهيدروكربونية.
- القانون المصري رقم 4لعام 1994، بإصدار قانون في شأن البيئة ولائحته التنفيذية.
- القانون رقم 10/03 المؤرخ في 20 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، جريدة رسمية عدد 43 الصادرة بتاريخ 20 جويلية 2003.
- القانون الإماراتي رقم 24 لعام 1999 المتعلق بحماية البيئة وتنميتها.
- القانون الإتحادي لدولة الإمارات العربية المتحدة رقم 24 لعام 1999 المتعلق بحماية البيئة وتنميتها، جريدة رسمية رقم 340، السنة 28 الصادر في أكتوبر 1999.
- القانون الكويتي رقم 42 لعام 2014 المتعلق بحماية البيئة والمعدل بعض أحكامه بالقانون رقم 99 لعام 2015.
- القانون اليمني رقم 26 لعام 1995 المتعلق بحماية البيئة، الجريدة الرسمية العدد 20 المؤرخ في 31 أكتوبر 1995.
- القانون العماني رقم 34 لعام 1974 بشأن التلوث البحري.
- قانون رقم 01-19 مؤرخ في 12 ديسمبر 2001 يتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وإزالتها، جريدة رسمية عدد 77 الصادر بتاريخ 13ديسمبر 2001.
- قانون رقم 02-02 مؤرخ في 5 فيفري 2002 المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، جريدة رسمية عدد10 الصادر بتاريخ 6 فيفري2002.

- القانون رقم 90-03 المؤرخ في 6 فيفري 1990 المتعلق باختصاصات مفتشية العمل جريدة رسمية عدد6 الصادر بتاريخ 7 فيفري 1990.
- القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21جويلية 1979 المتضمن قانون الجمارك، جريدة رسمية عدد61 الصادر بتاريخ 23 أوت 1998.
- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل بالقانون رقم 09-03 المؤرخ في 22جويلية 2009 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات وسلامتها، جريدة رسمية عدد 45 الصادر بتاريخ 27 جويلية 2009.
- القانون رقم 09-03 المؤرخ في 25 فيفري 2009 المتعلق بحماية المستهلك وقمع الغش، جريدة رسمية عدد15 الصادر بتاريخ 8 مارس 2009.
- القانون رقم 87-17 المؤرخ في 1 أوت 1987المتعلق حماية الصحة النباتية، جريدة رسمية عدد 32 الصادر بتاريخ 5 أوت 1987.
- القانون رقم 2000-03 المؤرخ في 5 أوت عام 2000 المتعلق بالبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية جريدة رسمية عدد 48 مؤرخ في 6 أوت 2000.
- القانون رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر عام 1976 المتضمن القانون البحري المعدل بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 جريدة رسمية عدد47 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998.
- القانون رقم 8 لعام 1990 المتعلق بقانون التجارة البحرية المصري
- الأمر رقم 06-22 مؤرخ في 20 ديسمبر 2006 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-155 المؤرخ في 8جوان 1966 المتضمن قانون الاجراءات الجزائية، جريدة رسمية عدد84 مؤرخة في 2006/12/24

- الأمر رقم 15 -02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 يعدل ويتمم الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 8 جوان 1966 المتضمن قانون الاجراءات الجزائية جريدة رسمية عدد 28، الصادرة بتاريخ 23 جويلية 2015.

- المرسوم التنفيذي رقم 98-339 المؤرخ في 3 نوفمبر 1998، يضبط التنظيم الذي يطبق على المنشآت المصنفة ويحدد قائمتها، جريدة رسمية عدد82 السنة35 المؤرخ بتاريخ 4 نوفمبر 1998.

- المرسوم السلطاني رقم 114 لعام 2001 المتعلق بحماية البيئة ومكافحة التلوث الصادر 14 نوفمبر 2001 الملغي للمرسوم السلطاني رقم 10 لعام 1982 المتعلق بحماية البيئة ومكافحة التلوث، جريدة رسمية عدد 707 الصادرة بتاريخ 17نوفمبر 2001.

ي) المواقع الإلكترونية:

- اللواء الركن بحري إبراهيم المشرّخ، بناء قوة تدخل فعالة لدول مجلس التعاون الخليجي في البحر،إحياء القوة العربية لمكافحة القرصنة البحرية على الموقع: www.contrepiracy.ae

- المركز الإقليمي لمكافحة القرصنة بصنعاء-وزارة النقل اليمنية- 2ماي 2009 على الموقع
www. 26sep.net/news-detals.php ?ing : arabic
said/53052-8.10.009

- فيليب هوليهيد، البناء على مدونتي قواعد السلوك قائمتين لتعزيز التعاون الاقليمي بهدف تحقيق التنمية البحرية في جوانبها كافة، فرصة لا يجب تفويتها، المؤتمر الثالث لدولة الامارات العربية المتحدة حول مكافحة القرصنة، 11 ديسمبر2013، على الموقع: www.counterpiracy.ae

- كرزستيوف ويلزنيسكي، تاريخ القرصنة، الموقع على الانترنت: تاريخ التحميل: 12 جويلية 2012 على الساعة 10:00

www.pitatesinf.com/detai/detaif-pharliele/id -

- كريس تريلاوني، دور المنظمة البحرية الدولية في تعزيز الأمن البحري في غرب افريقيا ووسطها، مؤتمر الامارات العربية المتحدة لمكافحة القرصنة 29/30/أكتوبر2014، على الموقع:www.counterpiracy.ae

- أحمد عبد الظاهر، القرصنة البحرية، جريمة عالمية وهموم عربية، مقال منشور على الموقع: http://www.26septembre.net /weeks/ 1494/ page/ 11

- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن عملا بالقرار 1846(2008) والمقدم بتاريخ 16مارس 2009، الموقع على شبكة الانترنت: .http : //dacces.ods.un.org

- لائحة محكمة العدل الدولية، على الموقع: www.ictj.org

- النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية عام 1998 على الموقع: www.ara.amnesty.org

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

A- OUVRAGES :

1- Alexandre Kiss et Jean Pierre Beurier, droit international de l'environnement, 3e édition, Édition Pedone, Paris 2004.

2- Fauchille, traité de droit international public T.I Paris 1923.

3- Gilbert Gidel, le droit international de la mer , chateauraux, dalloz1932.

4- GOTTFRIED SOELLE Mboundja, la piraterie maritime en Afrique orientale, la coopération internationale dans la lutte contre la piraterie maritime au large des côtes orientales africaines, éditions Universitaires européennes, 2011.

5- Hailman, R.M:"Towards an environmentally sound law of the sea", the international institute for environment and development, 1974.

6- Hughes.D : Environemental law London, butterworths 1986.

7- Ho. (j): combating piracy and armed robbery in Asia: the Reccap information sharing centre (Isc) marime policy33, 2009.

8- Jean.Maurice Arbour, droit international de l'environnement, Édition Yvon Blais Inc, 2006.

9- Kluge Christian and Mukundan Pottengal, piracy –threat at sea a risk analysis Munchener uckversichrungs- Gesells chaft-Muchan Order number 302,2006.

10- Lexique de termes juridiques, Dalloz, Paris 1974.

11- Luchini L, La pollution du milieu naturel J. D. I 1972.

12- D.M Dupy, droit international public, dalloz, Paris 2006.

13- D. P Connell, international law, published by stevens and sons, London 2007.

14- Menfee, Sammul pyealt ; « piracy, terrorism, and the insurgent passenger a historical and legal perspective », in Ronzitti, N(ed)

Maritime terrorism and international law, Maritime and Nijal off publisher1990.

15- Morin (J, Y), La pollution des mers au regard du droit International, in mélanges colin, Pedone, Paris 1999.

16- Michel Prieur, Droit de L énvironnement, 3e éd, Dalloz, 1996.

17- Petit larousse en couleurs, Paris 1980.

18- Petit Robert, Paris, édition 1973.

19- Pella.V, la repression de la piraterie, Hague Recueil, 1926.

20- Ploch lauren and Blanchard onference M and O'Rourke Ronald and Mason R. chuck and O. King Rawle, piracy off the horm of Africa congressional research service, washington2009.

21- Philip Souza, « Ancient rome and the pirates », Oxford university, press, 2000.

22- Philippe cb, AGuillot, droit de l énvironnement, édition Marketing S.A, Paris 1998.

23- Stanis law Plawaski, Etudes des principes fondamentaux du droit international pénal, L.G.D.J,Paris ,1972 .

24- YANI Shunji, la coopération régionale contre la piraterie en Asie. A.f.D.I 2006.

B-Thèses :

1- GARSENDA ROSSINYOL, La piraterie Maritime, Thése de Doctorat, Faculté de droit et Sciences politiques, Université de Nantes, 1996.

C- Etudes et Articles:

1- ANTIONE- Le Monnier – la prévention des actes de piraterie à bord des navires, la revue mare liberum- Avril 2004.

2- CHRISTIAN- Menard, la piraterie maritime, rapport présenté à l'assemblée nationale française, le 13Mai 2009.

3- D. Dillon, piracy defining the problem, Revue de droit commercial maritime aerien et des transports 2003.

4- Jayant Abhyankar, piracy, Agrowing menace , paper presented at the onference al onference on combating piracy and armed robbery at sea Bangkok 24- 25 March 2001, organized by Okazi, institute.

5- Gatli, (J T) Juridiction to Prosecute non nationale pirate captured by third states under Kenyan and inter, loy. L. A. Int. L and comp. L. Rev. Vol. 20. 2010.

6- J . YMine, chronique de législation penale (année 1995) R V, dr, pen,crimin, Mars 1996.

7- Kurt Bodewig et Aristotelis Pavlidis et Tarmo Kouts, le rôle de L'union européenne dans la lutte contre la piraterie, Rapport à l'assemblée de l'UEO, recommandation N°840, document A/2037,4 juin 2009. www.assembly. eu. org.

D- Documents :

1- Gilles Corlobe, le probléme de la piraterie, politique et éventualité, mis à jour 16 le 25-4-2008, p2. www.corlobe.tk/ article 8587htm.

2- Raport on Acts of piracy and armed Robbery against ships, issued monthly M.S.C. 4circ 138 on 14july2009.

3- National Laws and regulations on the prevention and suppression of international terrorism, U N, New York 2005.

4- Organisation Maritime internationale, piraterie et vol à main armée en mer, J/7309, janvier, 2000.

E-Lois:

1- American Law N° 2280 concerning violence against the maritime navigation, 2004.

2- Code pénal Français Version consolidée du code au 15 novembre 2014, Edition:23/11/2014.

Résumé

L'accélération du rythme de l'industrie mondiale mène à l'augmentation de la navigation maritime à travers les voies maritimes internationales.

En effet, l'augmentation remarquable des activités maritimes mène à l'augmentation des catastrophes auquelles ont confronté les moyens de transport civil, en traversant les mers et les détroits.

Ces incidents, qui sont liés directement aux fournitures de donrées alimentaires, la sécurité énergitique et de la sécurité environnementale de mers ,représentent une sorte d'attaque sur la sécurité humaine, et constituent ainsi une menace majeure pour la sécurité internationale .

Nous allons essayer dans cette thèse ,d'étudier les crimes internationaux atteints à la sécurité et à la sureté de la navigation maritime ,traditionnels et modernes ;et les efforts des états collectivement et individuellement de lutter contre ou à diminuer ces crimes.