

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة امحمد بوقرة بومرداس



كلية الحقوق والعلوم السياسية، بودواو  
أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم  
شعبة: القانون والعلوم الإدارية  
تخصص: القانون الدولي والعلاقات الدولية

## مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر

تحت إشراف  
الأستاذ حدوم كمال

إعداد الطالب:  
العطافي مصطفى

أعضاء لجنة المناقشة

أ.د يوسف أمال .....أستاذة التعليم العالي.....جامعة بومرداس .....رئيسة  
أ.د حدوم كمال.....أستاذ التعليم العالي.....جامعة بومرداس...مشرفا و مقرا  
أ.د حمادو الهاشمي...أستاذ التعليم العالي.....جامعة الجزائر-1.....ممتحنا  
د بوتوشنت عبد النور.....أستاذ محاضر "أ".....جامعة تيزي وزو.....ممتحنا  
د زايدي حميد.....أستاذ محاضر "أ".....جامعة تيزي وزو.....ممتحنا  
د لعرج سمير.....أستاذ محاضر "أ".....جامعة بومرداس.....ممتحنا

السنة الجامعية: 2020/2019

## تشكرات

إعترافا بالفضل و الجميل أتقدم بخالص الشكر و التقدير إلى الأستاذ

الدكتور: حدوم كمال لإشرافه على هذه الأطروحة، و تعهده

بالتصويب في جميع مراحل إنجازها، و تقديمه للملاحظات

و الإرشادات التي أنارت أمامي سبيل البحث.

و كل الشكر و الامتنان أيضا لأعضاء لجنة المناقشة كل باسمه

لقبولهم المشاركة في مناقشة هذا العمل.

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى كل من ساعدني من بعيد أو من قريب

في إنجاز هذا البحث.

إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى:

الوالدين الكريمين أطال الله في عمرهما

أخواتي و إخوتي الأعزاء

الزوجة الكريمة، و أبنائي. خديجة ، عائشة، عمر

حفظهم الله.

قائمة المختصرات:

ج.ر: الجريدة الرسمية

ع: العدد

ص: صفحة

ق.إ.ج: قانون الإجراءات الجزائية

**ASEAN:** Association of Southeast Asian Nations

**ARF:** ASEAN Regional Forum

**ADMM:** ASEAN Defence Ministers' Meeting

**AMF :**ASEAN Maritime Forum

**AIS:** Automatic Identification Systems

**ATT:** Arms Trade Treaty

**BIMCO:** Baltic and International Maritime Council

**BWC:** Biological Weapons Convention

**Code ISPS:** Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires.

**CSCAP:** Council for Security Cooperation in the Asia Pacific

**CSI:** Container Security Initiatives

**CWC:** Chemical Weapons Convention

**CGPCS:** Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia

**CCP:** Container Control Programme

**CND:** Commission on Narcotic Drugs

**CEDH:** Cour européenne des droits de l'homme / **ECHR:** European Court of Human Rights

**EUNAVFOR-Med:** European Naval Force Mediterranean

**EUROSUR:** European Border Surveillance system

**EU:** European Union

**FRONTEX:** Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures.

**GPS:** Global Positioning System

**GSI:** Global Security Initiative

**GSP:** Global Suite of Products

**ITLOS:** International Tribunal for the Law of the Sea

**ICC:** International Chamber of Commerce

**IMO:** International Maritime Organization

**IMB:** International Maritime Bureau

**ICJ:** International Court of Justice

**INTERPOL:** International Criminal Police Organization

**LRIT:** long-range identification and tracking system

**MLC:** Maritime Labour Convention

**MARLO:** Maritime Liaison Office

**MSC-HOA:** Centre de sécurité maritime pour la Corne de l'Afrique

**MSC:** Maritime Safety Committee

**NPT:** Non-Proliferation Treaty

**NATO:** North Atlantic Treaty Organization

**PSI:** Proliferation Security Initiative

**PPTP:** Piracy Prisoner Transfer Programme

**PMSC:** Private Maritime Security Company

**ReCAAP:** Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships in Asia.

**SUA:** Suppression of Unlawful Act

**SLOC:** Sea Lines of Communication

**SOLAS:** Safety of Life at Sea

**SALW:** Small Arms and Light Weapons

**STCW:** International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers

**SAR:** Search and Rescue

**SSAS:** ship security alarm system

**TPB:** Terrorism Prevention Branch

**UN:** United Nations

**UNCTAD:** United Nations Conference on Trade and Development

**UNODC:** United Nations Office on Drugs and Crime

**UNIDCP:** United Nations International Drug Control Programme

**UKMTO.Dubai:** United Kingdom Marine Trade Operations. Dubai

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

**VHE:** Very high frequency

**VPD:** Vessel Protection Detachment

**WFP:** World Food Programme

**WCO:** World Customs Organization

يعتبر الأمن بمفهومه الشامل أحد المرتكزات الأساسية لاستقرار الشعوب، ومن مقومات تطور المجتمعات ونموها، وتمثل الجريمة بشتى صورها، وتباين موقع ارتكابها مصدر القلق، ومكمن الخطر، الذي يهدد أمن وهدوء المجتمع، لهذا عملت مختلف التشريعات الدولية والوطنية على وضع إجراءات الوقاية والمنع لكبح الإجرام ولا شك أن تأمين سبل العيش و طرق النقل البرية والبحرية والجوية من جوانب الأمن الهامة ذات المساس المباشر بحياة الإنسان و مصالحه<sup>(1)</sup>.

و يعد الأمن البحري أحد صور الأمن بمفهومه الشامل، و الذي زادت أهميته بعد التطور الصناعي وازدهار حركة النقل عبر البحار، حيث أصبح البحر اليوم يكتسي أهمية كبيرة في ظل ازدياد حجم التبادلات التجارية عبر البحر بخمسة أضعاف في الأربعين عاما الأخيرة، فهي تشكل الآن 75% من تجارة العالم من حيث الحجم، و 90% من التجارة خارج الاتحاد الأوروبي فالبحر يلعب دورا هاما من حيث إمدادات الغذاء والطاقة لدول العالم<sup>(2)</sup>، و حسب التقرير الصادر عام 2007 عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة و التنمية UNCTAD، ارتفع حجم السلع و البضائع المنقولة بحرا من 2.5 مليار طن إلى 7.5 مليار طن سنويا، كما ارتفعت كمية النفط المنقولة على متن السفن من 1.5 مليار طن إلى 2.5 مليار طن سنويا.<sup>3</sup>

و لا تقتصر أهمية البحر على حركة الملاحة البحرية فقط، فإنما تشمل أيضا الجانب البيئي لهذه المساحات البحرية والتي تمثل ما يقارب 70% من المكون الجغرافي للأرض بالإضافة إلى الجانب الاقتصادي والمتمثل في حجم الثروة السمكية الهائل الذي تحتويه، فبعض البلدان النامية تعتبر صيد الأسماك دعامة رئيسية لإقتصادها الوطني

---

1 - علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن - دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية - مذكرة ماجستير جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية. 2007، ص.1.

2 - Anne-Claire Dumouchel , Les Atteintes A la Sûreté en haute mer, Mémoire Master, Université Panthéon-Assas-Paris II, Droit - Economie - Sciences sociales ,Année universitaire 2008-2009 ,P.11.

3 - أحمد سالم الوحيشي، نحو نهج عربي للأمن البحري، سلسلة محاضرات الإمارات رقم 184، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ط1، 2014، ص 10.

ومن أهم الموارد للخرينة العامة من العملة الأجنبية، حيث بلغ الحجم الإجمالي للقيمة التصديرية لمنتجات مصائد الأسماك البحرية في التجارة العالمية بأكثر من 55 بليون دولار أمريكي.

الأمن البحري مثلما هو الحال بالنسبة لمفهوم الأمن القومي، فإن معناه قد يختلف باختلاف السياق ومن يستعملونه. والأمن البحري، في مفهومه الضيق، ينطوي على الحماية من التهديدات المباشرة للسلامة الإقليمية للدولة، مثل الهجوم المسلح من سفينة حربية. كما أن معظم التعاريف تشمل في العادة الأمن من الجرائم في البحر، مثل القرصنة، وتعرض السفن للنهب المسلح، والأعمال الإرهابية. على أن الضرر المتعمد وغير المشروع الذي يلحق بالبيئة البحرية، جراء إلقاء النفايات وتصريف الملوثات من السفن، واستنفاد الموارد الطبيعية، مثل صيد الأسماك غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم، أمور يمكن أيضا أن تهدد مصالح الدول، وتندرج ضمن المفهوم الشامل للأمن البحري<sup>(1)</sup>.

و يعرف الفقيه ريوثا الأمن البحري بأنه: "... يمكن أن يعد بالمعنى العسكري التقليدي حماية للوطن و اقتصاد الأمة من الهجمات العسكرية البحرية التقليدية، و يمكن توسيع هذا التعريف ليشمل الحماية من أي قوة معادية في البحر، سواء كانت قوة عسكرية أو قرصنة أو جماعات إرهابية، كما يمكن أن يشمل الأمن البحري سلامة الحياة و الممتلكات في البحر، سواء كان التهديد من صنع الطبيعة أو الإنسان. و يمكن أيضا النظر إليه من منظور تطبيق القانون، فتهدد المخدرات و الاتجار بالبشر عبر البحر هو تهديد لأمن الدولة، كما يجوز القول إن الأمن البحري هو تعبير عن حماية البيئة البحرية الطبيعية. و أخيرا يمكن تعريف الأمن البحري على نطاق واسع في سياق الأمن القومي ليشمل حماية كافة المصالح البحرية للدولة."<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - راجع تقرير الأمين العام المقدم للجمعية العامة عملا بالقرار 215/62، ص 16، الوثيقة: A/63/63، 10/03/2008

<sup>2</sup> - بول بيرك، التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، سلسلة محاضرات الإمارات رقم 141، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ط 1، 2011، أبو ظبي، ص 6.



واستنادا لما سبق، يغطي مفهوم الأمن البحري في مفهومه الضيق عدة عناصر، بدءا من حرية التنقل و وصولا إلى القدرة على مكافحة التهديدات التي تشكلها، القرصنة، و الإرهاب والاتجار بالمخدرات، و الاتجار بالبشر، و انتشار أسلحة الدمار الشامل<sup>(1)</sup>، و هي الأفعال غير المشروعة التي سنتناولها مجتمعة كموضوع لهذه الرسالة.

القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي، كونها ترتكب في أعالي البحار والتي لا تخضع لسيادة أي دولة، لذلك فهي تمثل تهديد خطير و مستمر لحرية الملاحة وحركة التجارة الدولية عبر البحار و المحيطات و بالتالي فهي تمس مصلحة الجماعة الدولية بأسرها<sup>(2)</sup>، و قد تنامت هذه الظاهرة في الآونة الأخيرة بعد فترة من الانحسار، و أصبحت ملفتة للنظر و في مناطق كثيرة في العالم، حيث تشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى انتشارها في بحر الصين و مضيق ملقا و مضيق عدن والمياه المقابلة لسواحل الصومال و في منطقة غرب إفريقيا، حيث بلغ عدد الحوادث سنة 2008 ثلاثة أضعاف عددها في 2007 مما دفع الكثير إلى القول أن سنة 2008 كانت سنة القرصنة بامتياز<sup>(3)</sup>، و لا يقتصر الازدهار في زيادة حوادث القرصنة فحسب، بل يشمل أيضا أسلوب وأماكن ارتكاب ذلك الفعل، فقد برزت ظاهرة جديدة بالموازاة مع أعمال القرصنة التقليدية، وهي أعمال السطو المسلح على السفن *Armed Robbery Against ships*، في المياه الإقليمية الصومالية.

نظرا لكون العديد من حوادث العنف غير المشروع التي تمت ضد السفن ومن عليها من أشخاص قد أخرجها من إطار أعمال القرصنة، فقد كان لتلك الهجمات ضد السفن،

1 - ناتالينو رونزيتي، الأمن البحري: التحديات و الفرص لتعاون دول الإتحاد الأوروبي و مجلس التعاون الخليجي دراسات بحثية شراكة ، العدد 2، جانفي 2014، ص، 1.

2 - عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، الطبعة الأولى، 2010 دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، ص 05.

3 - يشير التقرير السنوي الصادر عن المنظمة البحرية الدولية IMO، أن حوادث القرصنة في عام 2008 قد شهدت تناميا غير مسبوق، ففي هذا العام قتل 06 من أفراد أطقم السفن، وتم الاعتداء على 42، وأخذ 774 كرهائن ولم يعرف مصير 38 من هؤلاء الأشخاص، وأن ما يقارب من 51 سفينة تم السطو عليها. كما أشار التقرير إلى أن منطقة شرق إفريقيا ( قبالة السواحل الصومالية )، كانت من أكثر المناطق تأثرا بأعمال القرصنة، حيث بلغ عدد الحوادث 134 حادثة في عام 2008 مقابل 60 حادثة في عام 2007. أنظر :

- Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, Annual Report 2008, London, Doc.MSC.4/Circ.133, Paragraph. 5 .

دورا في لفت انتباه العالم إلى هذه الصورة من صور الهجمات الإرهابية، مثال ذلك حادثة اختطاف السفينة الإيطالية Achil Lauro في أكتوبر 1985 و التي تعد من أهم حالات الاعتداء على سفن الرحلات في أعالي البحار، ثم كان الهجوم على المدمرة الأمريكية USS Cole، أثناء تواجدها في ميناء عدن في 12 أكتوبر 2000 وكذلك الهجوم على ناقلة النفط الفرنسية Limburg، في 13 أكتوبر 2002 أثناء تواجدها في المياه الإقليمية اليمنية، و أثرها في ظهور مصطلح الإرهاب البحري Maritime Terrorism الذي شكل مع هجمات القراصنة والسطو المسلح واحدة من أهم المشكلات التي تهدد الأمن البحري<sup>(1)</sup>.

يضاف إلى الأعمال السابقة، ظاهرة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية، و تشير الإحصائيات إلى أن قيمة ما تحصل عليه المنظمات الإجرامية من الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية بين 300 بليون و 500 بليون دولار سنويا. و يتم نقل أنواع عديدة من المخدرات عن طريق البحر بشكل غير مشروع، و تسهل الحاويات عملية الاتجار في كميات كبيرة من الهيروين والكوكايين. وعلى سبيل المثال، فإن نسبة 64% من حجم ما تم ضبطه عالميا من الكوكايين، في سنة 1999، وتم إبلاغ منظمة الجمارك العالمية عنه، كان موجودا في حاويات الشحن البحري، و يضاف إلى هذه النسبة ما يتم نقله عن طريق قوارب الصيد و اليخوت السياحية<sup>(2)</sup>.

و قد شهدت ظاهرة تهريب الأسلحة عبر البحر انتشارا واسعا شمل كيانات حكومية و غير حكومية من جميع القارات، حيث اعتبر النقل البحري أكثر وسائل النقل شيوعا لنقل الأسلحة - الأسلحة التقليدية و الأسلحة الصغيرة و الأسلحة الخفيفة (SALW) و ذخائرها-، بالإضافة إلى خطر نقل أسلحة الدمار الشامل عبر البحر بفئاتها الثلاث الأسلحة البيولوجية و الكيميائية، و النووية- أسلحة (BCN)-<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - Jayant Abhyankar , Piracy and maritime violence a continuing threat to maritime industry, ICC, IMB, November 2002, P.13.

<sup>2</sup> - راجع تقرير الأمين العام المقدم للجمعية العامة عملا بالقرار 24/59، في الوثيقة: A/60/63,P.37.

<sup>3</sup> - ناتالينو رونزيتي، المرجع السابق، ص، 6.

كما أن ظاهرة تهريب المهاجرين عبر البحر، أصبحت تطال جميع بلدان العالم فقد شغلت اهتمام الرأي العام في الفترة الأخيرة باعتبارها واحدة من المشكلات المستحدثة ذات التداعيات الأمنية و الاقتصادية والاجتماعية والقانونية، والسياسية، وقد نتج عن هذه الظاهرة ظهور عدة مآسي تتمثل في ما يتعرض له هؤلاء المهاجرون من نصب واعتداءات جسدية وسرقات واغتصاب ومختلف أشكال العنف بل إلى الموت أحيانا لا سيما إثر تعرضهم للسرقة، ناهيك عما تخلفه عمليات نقلهم عبر البحر بواسطة ما أصبح يعرف بقوارب الموت من مئات الضحايا سنويا<sup>(1)</sup>.

وتعد جريمة الاتجار بالبشر من الأنشطة المدانة في العالم خصوصا بعد أن نشطت هذه الجريمة في الآونة الأخيرة بصورة واسعة، فهي شكلا حديثا من أشكال الرق التي نجحت المجتمعات في تجاوز شكلها التقليدي المتمثل في الاسترقاق والاستعباد، وهي الظاهرة التي كثيرا ما كانت ترتكب في عرض البحر، أو عن طريقه، وهو الفعل الذي لا زال قائما حتى يومنا هذا، لكن بصور وأشكال أكثر تطورا كالاستغلال و القسوة و الاستعباد و امتهان سائر الحقوق لضحايا الاتجار بالبشر من أجل تحقيق مكاسب مالية.

و نظرا لخطورة الأعمال غير المشروعة السابق ذكرها على الأمن البحري، فقد بادر المجتمع الدولي إلى إبرام عدة اتفاقيات دولية بهدف التصدي لهذه الأفعال، فكانت البداية باتفاقيات جنيف الأربع لقانون البحار لعام 1958، ثم تلتها بعد ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث أكدت على استخدام البحار في الأغراض السلمية، و بينت الإطار القانوني الذي يجب أن تنفذ في داخله جميع الأنشطة في المحيطات و البحار، و أقامت توازنا دقيقا بين الحقوق السيادية و الولاية، و الحريات التي تتمتع بها كل دولة في مختلف المناطق البحرية من ناحية، و واجباتها و التزاماتها من ناحية أخرى، ثم حثت بعد ذلك جميع الدول على التعاون فيما بينها لمواجهة الأفعال غير المشروعة التي ترتكب أعالي البحار، و التي تهدد الأمن البحري.

1 - فريد علوش، الجهود القانونية للأمم المتحدة في مكافحة تهريب المهاجرين، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 8، جانفي 2013، ص 34.

و على الرغم من أهمية اتفاقية UNCLOS في القانون الدولي، حيث اعتبرها البعض بمثابة دستوراً للبحار، إلا أنها أغفلت الكثير من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب في البحر، الأمر الذي دفع بالجماعة الدولية لاحقاً إلى إصدار العديد من الصكوك الدولية على اختلافها لمواجهة تلك الأفعال، بداية باتفاقيات الأمن البحري، مثل اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 والبروتوكول المعدل لها لعام 2005، بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية الموجهة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، مثل اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، و بروتوكول قمع تهريب المهاجرين عبر عن طريق البر والبحر والجو، و بروتوكول منع و قمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص وخاصة النساء و الأطفال، المكملان لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000.<sup>1</sup>

و ما يزيد من صعوبة التصدي للجرائم البحرية الطابع الدولي الذي يميزها، كونها ترتكب في أعالي البحار - كما هو الحال بالنسبة لأعمال القرصنة-، و التي لا تخضع لسيادة أي دولة، لذلك فهي تمثل تهديد خطير و مستمر لحرية الملاحة و حركة التجارة الدولية عبر البحار و المحيطات و بالتالي فهي تمس مصلحة الجماعة الدولية بأسرها، من هنا اعتبر مرتكبها مجرماً يستحق المحاكمة و العقاب و تلتزم جميع الدول بهذا الواجب في إطار ولايتها القضائية تطبيقاً لمبدأ الاختصاص القضائي العالمي.

و بالموازاة مع ذلك، نجد أن غالبية الجرائم البحرية ذات البعد عبر الوطني، فهي تهدد استقرار المجتمع الدولي نتيجة لتشعبها و انتشارها، كتهريب المهاجرين، والاتجار بالمخدرات و الأسلحة و البشر عبر البحر، و كون الجريمة البحرية لا تعترف بالحدود السياسية للدول، فقد تضاعفت خطورتها بوصفها عنصراً من عناصر مهددات الأمن البحري بصفة خاصة و الأمن و السلم الدوليين بصفة عامة، لذلك أصبح لزاماً على

<sup>1</sup> - يضاف إلى هذا الإطار القانوني لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، قرارات المنظمات الدولية المعنية بالأمن البحري تأتي في مقدمتها قرارات مجلس الأمن، خاصة المتعلقة بمكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، و كذا القرارات المتعلقة بالإرهاب البحري و حظر نقل أسلحة الدمار الشامل من و إلى إيران و كوريا الشمالية، كذلك العديد من الاتفاقيات الإقليمية و الثنائية المعنية بقمع الجرائم البحرية، و التي تتوزع عبر مختلف الأقاليم البحرية التي تشهد تنامي لتلك الأفعال.

المجتمع الدولي البحث في كيفية مواجهتها سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي، أو الوطني، من الناحية العملية و القانونية.

و تبرز أهمية موضوع مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر من الناحية العلمية، في أبعاده الأمنية و القانونية التي تجعل منه أكثر موضوعات القانون الدولي للبحار صعوبة و تعقيدا، التي تتطلب دراسته من جميع الجوانب الأمنية والاقتصادية و الاجتماعية، و خاصة الجوانب القانونية و ذلك بمحاولة حصر إطار قانوني و عملي يشمل مكافحة جميع الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، فالدراسات الجزائية حول هذا الموضوع منعدمة تماما، و إن وجدت فهي تركز على عمل واحد فحسب، كما هو الحال بالنسبة للقرصنة البحرية، أو الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر. بيد أن الأمن البحري أضحي يدرس كمقياس في أغلبية معاهد الحقوق و الكليات الحربية، كما أن بعض الجامعات جعلت منه موضوعا لمشاريع بحثية.

كما تتجلى الأهمية العملية لهذا الموضوع، فيما تقدمه المحيطات و البحار من خدمات حيوية بالنسبة للنقل و سبل العيش و الغذاء و طائفة من بضائع و خدمات نظام البيئي الأخرى، و عليه فالمحافظة على الأمن البحري و تعزيزه في البحار و المحيطات أصبح أمرا موضع اهتمام فائق، و لما كانت كل الدول تتقاسم الفوائد المستمدة من المحيطات إذا كانت أكثر سلامة و أمنا، فإنها تتقاسم أيضا المسؤولية عن التصدي للتهديدات الكبرى التي يتعرض لها الأمن البحري، لذلك أدركت الجماعة الدولية بضرورة انتهاج رؤية جديدة للأمن الجماعي في القرن 21، فتلك التهديدات لا تعترف بالحدود الوطنية، يجب التصدي لها على جميع المستويات، كما أنها تتجاوز استعمال القوة، فهي تشمل الفقر، والأمراض المعدية، والتدهور البيئي، والصراعات الداخلية، وانتشار الأسلحة، والإرهاب، والجريمة المنظمة عبر الوطنية، وحيث أن تلك التهديدات مترابطة، فإن الفشل في مواجهة أحدها قد يعمل على تفاقم خطر تهديد آخر.

وانطلاقا مما سبق، نستهدف من خلال هذه الدراسة تبيان الإطار القانوني للأمن البحري، وذلك بدراسة الجوانب القانونية للأفعال غير المشروعة المرتكبة في

البحر، والوقوف على عناصر قيامها وأسباب انتشارها، و التعرض لحقوق الدول والتزاماتها في حفظ الأمن البحري، و معرفة القانون الواجب التطبيق بخصوص هذا المجال على المساحات البحرية، بحسب نظمها القانونية التي تضمنتها اتفاقية UNCLOS، والإمام الكافي بالتدابير التي اتخذتها الدول و المنظمات الدولية في تصديها للأفعال غير المشروعة، وتحديد مسؤولية الدول في قمعها للجرائم البحرية واحترامهم لقواعد حقوق الإنسان.

و يثير موضوع قمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر العديد من الصعوبات التي تواجه الدول، سواء بصفقتها المنفردة أو في إطار دفاعها الجماعي من حيث حجم التكلفة المالية الكبيرة التي تتكبدها الدول في تسييرها للأساطيل البحرية لحفظ الأمن، و قد زاد هذا الأمر تعقيدا بمحاولات تحديد الجهة التي تتحمل تلك التكلفة، هل هي الدولة أم سلطات القطاع الخاص؟ خصوصا مع بروز شركات الأمن البحري الخاصة، هذا بالإضافة إلى الصعوبات التي تخلقها الاعتبارات الأمنية في تنسيق و تبادل المعلومات فيما بين الدول حول تلك الأنشطة، بالنظر إلى الحدود الجغرافية التي تميز تلك الأفعال، كونها ترتكب خارج حدود الدولة الواحدة. و قد برزت مؤخرا صعوبات نتجت عن اهتمام الجماعة الدولية بالبعد الإنساني في البحر، و ذلك بإتباع نهج أنسنة البحر أو ما يطلق عليه بالبحر الإنساني، فهذا التوجه خلق مشكل قانوني قلص من فعالية الجهود الدولية في مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر.

و بالرغم من الصعوبات السابقة الذكر، إلا أن دراسة هذا الموضوع تحتم علينا النظر إليه و تحليله في إطار الإشكالية الرئيسية التي أوجدت القانون الدولي للبحار في حد ذاته، و هي الإشكالية الفقهية التي تمحورت حول تحديد الطبيعة القانونية للبحر، بين أنصار نظرية البحر المفتوح *mare Liberum* بزعامة الفقيه الهولندي **Grotius**، التي تقضي بضرورة فتح أعالي البحار لجميع الدول، و مؤيدي نظرية البحر المغلق *mare clausum* بقيادة الفقيه الانجليزي **Selden**، التي تفيد بضرورة إخضاع المساحات البحرية و تقييدها بسيادات الدول، و عليه نعالج هذا الموضوع من زاوية الإشكالات القانونية، التي تنشأ نتيجة المواجهة بين تدابير و إجراءات مكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر حماية للمصلحة الجماعية للدول من جهة، و

إرهاصات السيادة التي تتمسك بها الدول على المساحات البحرية التي ترتكب فيها تلك الجرائم البحرية، و على السفن التي تتورط في تلك الأفعال من جهة أخرى.

استنادا لما سبق ارتأينا طرح الإشكالية التالية: ما مدى فعالية التدابير والإجراءات التي اتخذها المجتمع الدولي لحفظ الأمن البحري، بالنظر إلى الإشكالات العملية والقانونية التي واجهته أثناء تصديه للأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر؟

و التي سنجيب عليها من خلال هذه الدراسة بتبني منهجين أساسيين هما، المنهج الوصفي المقارن و المنهج الاستقرائي التحليلي، باعتبارهما من المناهج البحثية المعتمدة، التي لا تتوقف عند الوصف و التشخيص فحسب، بل تعتمد على تحليل النصوص القانونية و مقارنتها، لهذا سنقوم في دراستنا هذه بالوقوف على وضع مكافحة الأفعال غير المشروعة المرتكبة في البحر، من خلال استقراء الجهود والممارسات الدولية في مجال المحافظة على الأمن عبر بحار ومحيطات العالم، ومعالجة النقائص في ذلك، وتحليل وقراءة مضامين هذه الجهود والممارسات، ودراستها دراسة علمية شاملة و كاملة متطابقة مع أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والصكوك الدولية الأخرى ذات الصلة بالموضوع، مع الاعتماد على القرارات و التقارير ذات الصلة التي أصدرتها المنظمات الدولية على اختلافها سواء العالمية أو الإقليمية، و الاستناد على مختلف الأحكام و القرارات القضائية الدولية المتعلقة بالاختصاص القضائي، أو تلك التي أصدرتها المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان لإقرار بعض الحقوق، مع التطرق من حين إلى آخر لماء جاء به كل من التشريع الجزائري و التشريع الفرنسي في مكافحتهما للأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر.

و للإلمام بجوانب هذا البحث المتعلق بمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، اعتمدنا على خطة ثنائية مقسمة إلى بابين، تطرقنا في الباب الأول إلى تبيان الجوانب القانونية للأفعال المهددة للأمن البحري، تناولنا في الفصل الأول أعمال العنف البحري و في الفصل الثاني أعمال التهريب البحري.

أما الباب الثاني من هذا البحث خصصناه للحديث عن الجهود الدولية لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، أبرزنا في الفصل الأول التعاون الدولي

لمواجهة الجرائم البحرية، بينما تناولنا في الفصل الثاني مسؤولية الدول في ضبط و  
محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية.



## الباب الأول

### الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري

انطلاقاً من وجهة نظر الأمم المتحدة حول مفهوم الأمن البحري، الرافضة لوجود تعريف مستقر له، فهي تشير بدلاً من ذلك إلى التهديدات والأنشطة غير المشروعة التي تشكل خطراً على الأمن والنظام، ويظهر هذا الأمر جلياً من خلال تقارير الأمين العام حول قانون البحار والمحيطات التي يقدمها سنوياً للجمعية العامة، حيث يحتوي محور الأمن البحري على سرد لمختلف الأعمال غير المشروعة المهددة له، بداية بأعمال القرصنة والسطو المسلح، بالإضافة إلى الإرهاب البحري، والاتجار غير المشروع بالأسلحة والمخدرات والمؤثرات العقلية، وتهريب الأشخاص والاتجار بهم عن طريق البحر، ويصنف هذه الأفعال على أنها تهديد لشركات الشحن، والمؤسسات العسكرية وسلطات إنفاذ القانون.

وبالموازاة مع ما سبق، فلا شك أن القانون يعد واحداً من العوامل التي تؤخذ في الاعتبار عند وضع سياسات جديدة لمواجهة تلك الأعمال، وفي هذا الإطار تقول الأستاذة *Natalie Klein* أن: "لقانون البحار دور حيوي في تحسين الأمن البحري..."<sup>1</sup>، وعليه يجب علينا التطرق لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (UNCLOS)، باعتبارها الصك الدولي الأول الذي عني بمسألة الأمن البحري، من خلال التطرق لبعض الأفعال غير المشروعة التقليدية كالقرصنة البحرية وتجارة الرقيق.

وكون العديد من الأفعال غير المشروعة لم تكن شائعة وقت صياغة اتفاقية UNCLOS، فقد أغفلتها أحكامها من التنظيم، لذلك عمل المجتمع الدولي فيما بعد على صياغة العديد من الصكوك الدولية ذات الصلة، مثل اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 (SUA) وبروتوكول الملحق لعام 2005، واتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، ومبادرة أمن الانتشار (PSI)، بالإضافة إلى البروتوكولات الملحقة بالاتفاقية

<sup>1</sup> - " has a vital role to play in improving maritime security...the law is one of many factors taken into account in devising new policies."

- Natalie Klein, Maritime Security and the Law of the Sea, Oxford University Press, 2012, P.326.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الدولية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000، كبروتوكول قمع تهريب المهاجرين، وبروتوكول منع الاتجار بالبشر. ويضاف إلى ما سبق العديد من الأنظمة القانونية الإقليمية والثنائية، بل حتى التشريعات الداخلية الموجهة للقضاء على الجريمة البحرية.

واستنادا لما سبق، فلا شك أن مجموع تلك الصكوك القانونية تشكل مع الإطار القانوني لمكافحة الأعمال المهددة للأمن البحري، وهو الموضوع الذي سنتطرق إليه بالدراسة في هذا الباب، من خلال الحديث عن جميع الجوانب القانونية لكل فعل غير مشروع على حدّا بحسب التصنيف الذي يتبعه، فإذا كان من أعمال العنف البحري فسيتضمنه الفصل الأول، أما إذا كان من أعمال التهريب البحري فسنخصص له الفصل الثاني.

## الفصل الأول

### أعمال العنف البحري

يشمل مصطلح "العنف البحري" بصفة عامة الهجمات العنيفة التي تتم مباشرة في المجال البحري، لذلك ينظر إلى العنف البحري على أنه ظاهرة فرعية للجريمة البحرية التي تشمل بالإضافة إلى الهجمات العنيفة، أنشطة إجرامية منظمة أخرى في المجال البحري.<sup>1</sup>

وبالرغم من انعدام اتفاقية دولية تحدد مصطلح "العنف البحري"، إلا أنه يمكن حصر مفهوم العنف البحري من خلال التعريف العملي الذي قدمته "مجموعة العمل الدولية المشتركة" عند عرضها للقانون النموذجي الوطني لأعمال القرصنة والعنف البحري، فقد ذهبت من خلال المادة 3 إلى القول أن:

" ترتكب جريمة العنف البحري عندما يقوم أي شخص أو أشخاص، لأي غرض غير قانوني، عن عمد أو برعونة؛

أ- جرح أو قتل أي شخص أو أشخاص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب أي من الجرائم المنصوص عليها في الفقرات الفرعية من (ب) إلى (ح)؛ أو

ب- ينفذ عملاً من أعمال العنف ضد شخص أو أشخاص على متن سفينة؛ أو

ج- يحجز أو يسيطر على سفينة أو أي شخص أو أشخاص على متن تلك السفينة بالقوة أو بأي شكل آخر من أشكال التهريب؛....."<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - Andreas Graf, Countering Piracy and Maritime Terrorism in South East Asia and off the Horn of Africa – Applying the lessons learned from the Countermeasures against Maritime Violence in the Straits of Malacca to the Gulf of Aden-, PiraT-Working Papers on Maritime Security, N. 5, April 2011, P.9.

<sup>2</sup> - " The crime of maritime violence is committed when, for any unlawful purpose, any person or persons, intentionally or recklessly:

a) injures or kills any person or persons in connection with the commission or the attempted commission of any of the offences set forth in sub-Sections I (3) (b) – (h); or

b) performs an act of violence against a person or persons on board a ship; or

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

ما يلاحظ على التعريف السابق أنه جاء مقنعا لحد بعيد، ذلك أنه شمل معظم أعمال العنف التي ترتكب في البحر، خصوصا أعمال القرصنة والسطو المسلح وأعمال الإرهاب البحري. ولعل الحكمة وراء صياغة هذا التعريف من قبل مجموعة العمل الدولية المشتركة يرجع في المقام الأول، إلى محاولة وضع حد للخلافات حول تكييف الهجمات العنيفة التي تتم في البحر، هل هي أعمال قرصنة أو سطو مسلح أو إرهاب، ذلك أن جميع الأعمال السابقة الذكر يشتركون فيما بينهم في عنصر "العنف"، بغض النظر عن الدافع أو موقع ارتكاب الجريمة.<sup>1</sup>

ولقد تم اختيار مصطلح العنف البحري كعنوان لهذا الفصل لسببين رئيسيين. السبب الأول يرجع إلى أن هذا المصطلح يشمل جميع أعمال العنف في المجال البحري التي تعتبر كتهديدات رئيسية للشحن البحري الدولي - القرصنة والإرهاب البحري- أما السبب الثاني فيعود إلى تقارب تدابير مكافحة أعمال العنف البحري، بالمقارنة مع باقي الإجراءات المخصصة لقمع مختلف الأنشطة الإجرامية في البيئة البحرية.<sup>2</sup>

وغالبا ما يتم تصور العنف البحري من خلال ظاهرة القرصنة والإرهاب البحري لذلك وجب علينا التعرف على هاتين الظاهرتين من خلال المبحثين التاليين، نتناول في المبحث الأول القرصنة والسطو المسلح على السفن ونخصص المبحث الثاني للإرهاب البحري.

---

c) seizes or exercises control over a ship or any person or persons on board by force or any other form of intimidation;..."

- See Article 3 of Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence, comite maritime international, Yearbook, 2001, P.600.

<sup>1</sup> - Akah Judith Ewo, Maritime violence in the CEMAC region: causes, challenges and solution perspectives, Thesis Master, World Maritime University, Malmö, Sweden, 2017, P.10

<sup>2</sup> -Andreas Graf, Op.Cit, P 10.

## المبحث الأول

### القرصنة و السطو المسلح على السفن

لما كانت القرصنة البحرية تعد - بحق - 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 حول العالم، فإن التوصل إلى تحديد ماهية هذه الجريمة والوقوف على الضوابط اللازمة لقيامها ومعرفة أسباب انتشارها وتمييزها عن غيرها من أعمال العنف البحري يعد - بلا شك - واحدا من الأولويات الهامة التي سعى إليها المجتمع الدولي دوما، أملا في تحديد التدابير والإجراءات الفاعلة لمواجهة هذه الظاهرة وعقاب القائمين عليها.

وقد زاد من صعوبة تلك المواجهة، ظهور ما يسمى بظاهرة " السطو المسلح على السفن Armed Robbery Against ships"، وهو المصطلح الذي يتداخل في الكثير من الحالات مع القرصنة البحرية، الأمر الذي أوجد خلافا على المستويين الفقهي والدولي حول تكييف العديد من حوادث الاعتداء على السفن وما عليها من ممتلكات وأفراد وما إذا كانت تدخل في إطار أعمال القرصنة البحرية أم سطو مسلح ضد السفن.

بناء على ما سبق ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين، نتناول في أولهما مفهوم القرصنة البحرية، ونتطرق في المطلب الثاني للتكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية.

### المطلب الأول: مفهوم القرصنة البحرية.

لإعطاء صورة واضحة عن القرصنة البحرية وتحديد مفهومها، ينبغي التطرق أولا إلى نشأة وتطور القرصنة عبر العصور، وصولا إلى ما شهده العصر الحديث من تنامي غير مسبوق للظاهرة، وذلك بعرض أسباب انتشار القرصنة المعاصرة وأساليب ارتكابها، ثم التطرق فيما بعد لأهم التعريفات التي قدمت لهذه الظاهرة.

### الفرع الأول: نشأة وتطور القرصنة البحرية.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

تعتبر القرصنة البحرية،<sup>1</sup> من أقدم الجرائم وترجع جذورها إلى الوقت الذي تمكن فيه الإنسان من ركوب البحر، وقد استمرت في الظهور عبر العصور المختلفة وصولاً إلى العصر الحديث أين أصبحت لافتة للنظر خصوصاً قبالة السواحل الصومالية، نتيجة لعدة أسباب، وهي المراحل التي سنتطرق لها في التفصيل التالي:

### أولاً: نشأة القرصنة البحرية.

يعود تاريخ القرصنة البحرية إلى أكثر من 4000 عام قبل الميلاد وهذا من جهة وجود الجريمة، أما من جهة التسمية فهناك وثائق تشير إلى استخدام اسم القرصنة لأول مرة منذ نحو 140 سنة قبل الميلاد بواسطة المؤرخ الروماني **بوليبس**.<sup>2</sup> كذلك يشير المؤلف **كريستوف ويلكزينسكي**، إلى وجود وثائق تاريخية قديمة منها مخطوطة على لوح من الطين ترجع إلى عام 1350 قبل الميلاد منذ عهد الفرعون أخناتون تدل على وجود أعمال القرصنة في البحر المتوسط وشمال إفريقيا.<sup>3</sup> وفي القرن الثالث قبل الميلاد لجأ بعض حكام المدن الساحلية على البحر الأبيض المتوسط إلى التعاون مع القراصنة اتقاءً لشركهم ولتوفير شيء من الحماية لأنفسهم

---

1 - ينبغي الإشارة في بداية هذا البحث إلى تحديد المعنى اللغوي لمصطلح القرصنة، فالقرصنة كلمة معربة تعني لغة السطو أو الاستيلاء بالقوة أو الحيلة على الأموال والممتلكات والقرصنة البحرية هي السطو على سفن البحر، فيقال أن القرصان هو لص البحر، وفي اللغات **PEIRATES** المشتقة من الأصل اليوناني **PIRATE** الأجنبية بالفرنسية والانجليزية تقابلها كلمة تعني الهجوم.

أما في الشريعة الإسلامية وباستعمال قياس الأسماء في اللغة عند الأصوليين، توصل الفقهاء العرب إلى إطلاق اسم الحراية على القرصنة البحرية لاشتراكهما في العلة ولكونهما يشكلان اعتداء بالسطو وقطع الطريق أمام المارة يستوي في ذلك ما إذا كان المكان براً أو بحراً، وتبعاً لذلك أطلق اسم المحارب على القرصان واستدل الفقهاء في ذلك خاصة بما ورد في القرآن الكريم في العديد من السور منها سورة المائدة والروم والكهف بتحريم الفساد في الأرض والعقاب عليه.

لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يراجع:

- بوزبوجة عبد الحكيم، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، الملتقى الدولي في المنازعات البحرية من 2-3 ماي 2009، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، منشورات الألفية الثالثة، ص 8.

- علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن - دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية - مذكرة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2007، ص 18.

2 - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2001، ص 25.

3 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 51.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

ولموانئهم وكانت الجزيرة (رودس) هي مأوى القراصنة في هذه الحقبة، وفي القرن الثاني قبل الميلاد لجأ القراصنة إلى سواحل تركيا لتكون قواعد لهم ينطلقون منها للهجوم على الشواطئ شمال إفريقيا وإيطاليا واليونان وسوريا، ولم تكن هناك نية جادة للتخلص من القراصنة، لأنهم كانوا يمدون الأسواق بالعبيد وتجري التعاملات التجارية بما يغتصبونه من بضائع يجلبونها إلى الساحل.<sup>1</sup>

بحلول القرن الثاني ق.م بدأت مرحلة أخرى، و هي مرحلة انتشار القرصنة بشكل واسع و ظهر لهم أعراف وملابس تميزهم عن غيرهم نتيجة لرضا روما عن هذه الأعمال لما تحقق من مصالح و أهداف لحكومتها.<sup>2</sup>

دخلت روما في هذه الفترة في صراع لا ينتهي ضد الملك بونت للسيطرة على آسيا الصغرى، و لم يجد الملك ميتردات أمامه سوى التحالف و الاستعانة بالقراصنة الصقليين الذين كانوا يملكون أسطولا يزيد تعداده عن ألف سفينة، بفضل هذا الدعم تمكن الملك ميتردات من التغلغل في الأراضي الإغريقية و الاستيلاء على أثينا و عدد من الجزر في بحر ايجه، و لما أصبح هذا الجنرال حاكما لروما عام 82 ق.م قرر تطهير سواحل صقلية من القراصنة المقيمين بها.

في عام 1972 ق.م قام القراصنة بمهاجمة قوات ماركوس انطونيس في جزيرة كريت و تمكنوا من إغراق أسطوله، فقد وصلت جراً هؤلاء القراصنة إلى مهاجمة الأسطول الروماني الراسي في ميناء اوسيتيا، و وضعوا روما على حافة مجاعة نتيجة انقطاع طريقها التجاري البحري.<sup>3</sup>

وفي بداية العام 67 ق.م عينت روما " قائد البحر" لوضع حد لهذه الممارسات وزودته بكل الوسائل بهدف القضاء على القراصنة في حوض البحر الأبيض المتوسط، حيث تمكن بأوامره الصارمة من مهاجمة أوكار القراصنة و تدمير أسطولهم، و

---

<sup>1</sup> - حاشي عسبلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني دراسة تأصيلية مقارنة، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2012، ص 53.

<sup>2</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص. 52.

<sup>3</sup> - عيسات راضية، القرصنة البحرية و انعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016/2015، ص. 11.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

هكذا عاد السلام و الأمان إلى البحر المتوسط و استمر الحال حتى سقوط الإمبراطورية.<sup>1</sup>

ثانيا: القرصنة البحرية بعد الميلاد و في القرون الوسطى.

استمرت أعمال القرصنة بعد الميلاد و انتشرت في البحر الأبيض المتوسط رغم استمرار الحملات الرومانية في محاربة القراصنة، في هذه الفترة وجد أول تعريف للقرصنة البحرية في عام 100م من المؤرخ الروماني بلوتارش حيث وصف القراصنة بأنهم أولئك الذين يهاجمون دون وضع قانوني ليس السفن فحسب، بل المدن البحرية أيضا.<sup>2</sup> وتذكر إحدى الروايات الإغريقية القديمة التي تعود إلى القرن الثالث الميلادي حوادث تعرضت لها الرحلات البحرية من عمليات سرقة واعتداء وتعذيب، ويمكن اعتبار هذه المرحلة هي الثالثة من تاريخ القرصنة البحرية وإن كانت متشابهة إلى حد كبير مع الفترة الثانية التي قبل الميلاد.<sup>3</sup>

و قد ظهر في القرون الوسطى بشمال أوروبا أشهر القراصنة في تلك الحقبة، وهم ممن يطلق عليهم (Vikings) من شعوب شمال أوروبا الذين أغاروا على بحر البلطيق والقنال الإنجليزي بين عامي 800 و 1100م، حيث كان هؤلاء الشماليون يمتلكون سفن كبيرة و سريعة قادرة على المناورة و الإبحار في الأنهار الضيقة، و قد استهدف الفايكنج الكنائس الأوروبية الزاخرة بالأموال و الذهب و الفضة.<sup>4</sup>

وبعد انتشار القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط في فترة ظهرت في شرق الأقصى عند انهيار السلطة المركزية بالصين، وبدأت تتزايد منذ القرن الثالث عشر الميلادي على طول سواحل الصين باستخدام سفن كبيرة لتنفيذ مهامها، وخلال الفترة من عامي 1405 إلى 1433 م قام الإمبراطور الصيني **zeng** بعدة رحلات لفرض النظام

<sup>1</sup> - مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، ص 269.

<sup>2</sup> - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 27.

<sup>3</sup> - حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 55.

<sup>4</sup> - عيسات راضية، المرجع السابق، ص 12.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

والسلام في مناطقه، و في القرن الرابع عشر ميلادي، فقد ظهرت القرصنة في اليابان وامتدت إلى السواحل الكورية و أخذت في الازدياد حتى عام 1443م، حيث بدأت حوادث القرصنة تتضاءل، و هذا بعد أن ابتعد أغلب القراصنة اليابانيين عن القرصنة وانخرطهم بأعمال التجارة.<sup>1</sup>

### **ثالثا: القرصنة البحرية من القرون الوسطى حتى منتصف القرن 19.**

عند بداية المد الاستعماري للإمبراطورية البريطانية في القرن السادس عشر، و في عهد الملك وليام الثالث ملك بريطانيا، قامت سفن القرصنة البريطانية بصفة مستمرة بالإغارة تحت الحصانة و الحماية البريطانية على السفن التجارية الأسبانية، و كانوا يحصلون على تراخيص من حكومتهم تضى على نشاطهم شيئاً من الشرعية، و هي الفترة التي يطلق عليها بالعصر الذهبي للقرصنة الأنجلو أمريكية والتي يحددها من عام 1680م إلى 1730م.<sup>2</sup>

و قد برزت القرصنة خلال هذه الفترة في البحر الأبيض المتوسط نظرا للموقع الذي يتمتع به، و كان يطلق على القراصنة تسمية لصوص البحر، و حسب بعض المؤرخين فكلمة لصوصية لم تطلق على القراصنة المتواجدين في السواحل الجزائرية إلا بعد أن استولى الإسبان على معظم مناطق العالم، حيث طرد القراصنة الأوروبيين فلقنوا إلى الجزائر.<sup>3</sup>

في الجزائر يرجع الفضل في بناء أسطول بحري إلى خير الدين بربروس، بعد أن طرد الإسبان منها و بنى الجسر الممتد بين المدينة و برج الفنار في الوقت الذي عرف فيه البحر المتوسط عمليات واسعة للقرصنة، و أصبحت عاملا مهما لبعض الدول في مداخلها و استراتيجياتها الاقتصادية خاصة الدولة العثمانية التي كانت في حرب دائمة مع الغزو الإسباني.

1 - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 28.

2 - حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 58.

3 - مروش المنور، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني، القرصنة الأساطير و الواقع، ج2، دار القصة، الجزائر، 2009، ص 9.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

من هنا وجب تحديد النشاط الذي كان يقوم به الرياس الجزائريين و العثمانيين الذين أطلق عليهم الإسبان و الفرنسيين تسمية " قرصنة" فنشاطهم أنذاك أعتبر كجهاد من أجل حماية أرض الإسلام التي كانت تعاني من محاولات احتلال الدول الغربية.<sup>1</sup>

فنشاط البحارة الجزائريون في ظل الحكم العثماني لم يكن قرصنة و إنما نشاط ذو طابع قانوني يهدف إلى حماية المياه البحرية و السكان و البلاد، في حين أن نشاط القرصنة الأوروبيين أو باقي القرصنة كان يهدف إلى السلب و النهب، فالدول الأوروبية كان هدفها الأساسي هو الاستعمار، و كانت القرصنة حرفتها و القرصنة وسيلتها للاستيلاء على خيرات الجزائر بشكل خاص و شمال إفريقيا بشكل عام.<sup>2</sup>

### رابعاً: القرصنة البحرية المعاصرة.

منذ منتصف القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين كانت القرصنة البحرية نادرة الحدوث، وخصوصاً بعد إعلان باريس في عام 1856م، الذي نص على حصانة بضائع الأعداء بمراكب المحايدين باستثناء المهربات الحربية ويعتبر هذا الإعلان إلغاء للقرصنة المباحة.<sup>3</sup>

و مع الجهود الدولية التي بذلت لمحاربة الاتجار بالرقيق بين إفريقيا وأمريكا، ووجود الدوريات البحرية الحربية في مناطق المحيط الأطلسي و بحر الكاريبي و المحيط الهادي و تعاون الدول الكبرى على مكافحة القرصنة، تلاشت القرصنة البحرية حتى عام 1945م، و نظراً لجدية محاربة الدول لها، فلم يتبقى منها سوى بعض الهجمات الفردية التي تتعرض لها السفن التجارية.<sup>4</sup>

وقد عادت القرصنة البحرية من جديد في وسط القرن العشرين و تحديداً بعد الحرب العالمية الثانية، حيث ظهرت على شكل عصابات منظمة في بعض الأحيان تتخذ من البحر ملاذاً لها، و تهاجم سفن النقل و الصيد و التجارة معتمدة على القوة و العنف، و بصورة أوسع من ذي قبل، و زاد انتشارها في الثمانينات من القرن العشرين و أصبحت تتكرر في

1 - رشاد محي الدين الإمام، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي و تأثيره في الملاحة العربية و الدولية، نقلاً من كتاب القرصنة البحرية و أمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، 1990، ص 114.

2 - عيسات راضية، المرجع السابق، ص 14.

3 - حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 61.

4 - ياتسيك ماخوفسكي، تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة: أنور محمد إبراهيم، ط1، مكتبة المشارق للنشر و التوزيع القاهرة، 2016، ص 60.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

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 خصوصاً سواحل البرازيل.<sup>1</sup>

واستمرت القرصنة البحرية في تزايد من عام إلى آخر وتطورت بشكل ملحوظ في أواخر القرن العشرين، وأصبحت في الفترة الأخيرة ملفتة للنظر وفي مناطق كثيرة في العالم حيث أشار تقرير المكتب البحري لعام 2009، إلى انتشار القرصنة في بحر الصين ومضيق ملقا و خليج عدن و المياه المقابلة لسواحل الصومال و في منطقة غرب إفريقيا حيث بلغ عدد الحوادث سنة 2009 ما يقارب 406 حالة هجوم، شهدت منطقة القرن الإفريقي نصف تلك الهجمات، حيث عرفت منطقة خليج عدن 116 حالة هجوم، في حين تم تسجيل 80 حادث قرصنة قبالة السواحل الصومالية.<sup>2</sup>



Source: IMB Piracy Report – January to December 2009.

و قد ذهب البعض إلى القول أن عودة ظاهرة القرصنة البحرية بهذه الحدة واتساع نطاق انتشارها، مرده مجموعة من الأسباب التي تقف وراء تلك الظاهرة، بالإضافة إلى تطور أساليب تنفيذ عملياتها، وهذا ما سنتناوله في التفصيل التالي:

### 1- أسباب انتشار ظاهرة القرصنة البحرية و ازدهارها.

إن مقارنة عمليات وربطها بالأحداث الدولية والظروف و الملابسات المحيطة بكل منطقة من المناطق البحرية، التي تشهد تنامياً لهذه الظاهرة، وهذا بناء على الإحصاءات المقدمة من قبل المنظمات الدولية المتخصصة في هذا الشأن، سوف يؤدي - بلا شك -

<sup>1</sup> - محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية ج1، ط1، الرياض، 1996، ص 328.

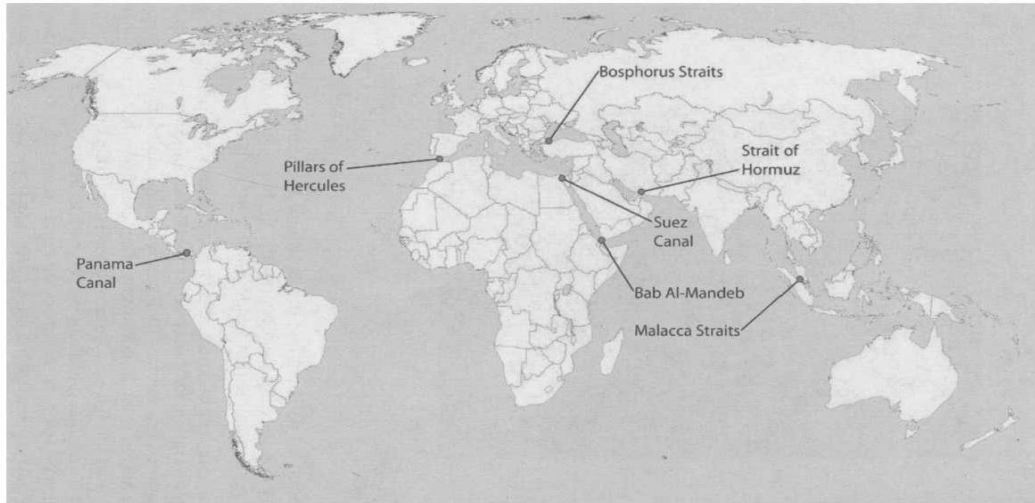
<sup>2</sup> - Piracy and Armed Robbery Against Ships, IMB, 2009 Annual Report, PP.5-6.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

إلى استخلاص بعض الأسباب أو العوامل الكامنة وراء هذا التنامي والازدهار، تلك العوامل التي قد يتمثل بعضها في طبيعة الممرات البحرية التي تسلكها السفن أثناء إبحارها أو فيما تشهده بعض دول العالم من أزمات اقتصادية أو أزمات سياسية وصراعات داخلية تؤدي إلى إفشال هذه الدول في السيطرة على سواحلها أو مياهها الإقليمية، أو تمثل ذلك في ضعف أو خلل في الجهاز القضائي في بعض الدول بالشكل الذي يعوق ملاحقة القرصنة قضائياً.

### **1-1- كثافة الحركة الملاحية في الممرات البحرية الضيقة.**

يرى العديد من المحللين لظاهرة القرصنة البحرية، أن أسباب انتشارها وازدهارها في بعض المناطق البحرية، يعود إلى الطبيعة الجغرافية الخاصة ببعض الممرات البحرية الضيقة أو ما يطلق عليها (نقاط الإختناق) Choke points، المبينة في الخريطة الجغرافية التالية:



**FIGURE 2.2**  
☞ Maritime chokepoints.

1

ذلك أن الطبيعة الجغرافية لمثل هذه الممرات تجبر السفن على تخفيض سرعتها عند مرورها، مما يسهل من مهمة القرصنة في الاعتداء عليها، وما يزيد من صعوبة الأمر،

<sup>1</sup> - Michael Edgerton, A Practitioner's Guide to Effective Maritime and Port Security, Hoboken, New Jersey, 2013, P.31.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

انتشار العصابات الإجرامية أو الجماعات الخارجة عن سيطرة الحكومة المركزية في الدول المطلة على هذه الممرات البحرية<sup>1</sup>.

و مما يضاعف من تأثير هذا العامل، تزايد الاعتماد على النقل البحري في مجال التجارة الدولية، وما تشهده البحار والمحيطات من تزايد مضطرد في عدد السفن التي تجوبها<sup>2</sup> والتي تكون مطمعا للقراصنة، أثناء عبورها الممرات البحرية الضيقة والتي تشهد كثافة مرورية عالية<sup>3</sup>.

### 1-2- الأزمات الاقتصادية.

القرصنة البحرية جريمة اقتصادية ترتكب - عادة - بهدف تحقيق منافع اقتصادية خاصة بالقائمين بها، لذلك غالبا ما يكون للظروف الاقتصادية التي تمر بها الدول والأقاليم المطلة على الممرات البحرية الهامة، دورا لا يمكن إنكاره أو تجاهله في ارتفاع معدلات هذه الظاهرة<sup>4</sup>، فالأزمات الاقتصادية وما يترتب عليها من ارتفاع لمعدلات الفقر والبطالة وتدني الأجور وغيرها من الآثار الاقتصادية والاجتماعية، غالبا ما تكون سببا رئيسيا لانتشار ظاهرة القرصنة خصوصا في المناطق الساحلية، وذلك سعيا من سكانها للتغلب على الآثار السلبية لهذه الأزمات.

ولعل ما شهدته دول جنوب شرق آسيا، من أزمة اقتصادية في نهاية عقد التسعينات من القرن الماضي، خير دليل على ذلك، حيث كان للانهايار الاقتصادي الذي شهدته دول هذه المنطقة، دورا أساسيا في حدوث عدم استقرار سياسي أدى في بعض الدول خصوصا اندونيسيا إلى توجه الكثير من سكانها إلى الوسائل غير المشروعة لزيادة الدخل كما أدى كذلك إلى تزايد الفساد الحكومي وضعف السيطرة السياسية الأمر الذي نتج عنه في

<sup>1</sup> - Peter Chalk, The maritime dimension of international security, Terrorism, Piracy and challenges for the United States, The RAND Corporation, Project air force, 2008, P.11.

<sup>2</sup> - تشير الإحصاءات إلى أن ما يقارب من 80% من مجمل التجارة العالمية يتم نقلها عبر البحار ، وأن ما يقرب من 12 مليون إلى 15 مليون سفينة تجوب البحار والمحيطات في نفس اللحظة. أنظر: Peter Chalk, Op. Cit. P.10.

<sup>3</sup> - مثال ذلك، مضيق ملقا Malacca Strait، ومضيق باب المندب ومضيق هرمز، وقناة السويس وقناة بنما. فكل هذه الممرات تتطلب من السفن أن تقلل إلى حد كبير السرعة لضمان مرور آمن، (ففي مضيق البوسفور على سبيل المثال، تحدث ستة حوادث على الأقل كل مليون ميل عابر).

<sup>4</sup> - Kerstin Petretto, Weak States off-shore- Piracy in modern times, Hans Seidel Foundation, East African Human Security Forum, Discussion paper, March, 2008, P.6.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الكثير من الحالات التجاهل العمدي لأنشطة القرصنة من قبل بعض أفراد القوات المسلحة وقوات الأمن، مقابل الحصول على حصة أو نسبة من حصيلة أعمال القرصنة.

كما أن انتشار ظاهرة القرصنة، والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية تجد سببها الرئيسي بالإضافة إلى أسباب أخرى، في ما تشهده هذه الدولة من انهيار اقتصادي، واعتماد نسبة كبيرة منه على ما يقدمه برنامج الغذاء العالمي WFP من مساعدات إنسانية، هذه الحالة التي دفعت الكثير من الجماعات، لاحتراق أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، التي وجدت فيها هذه الجماعات ضالتها لتحقيق الثروة والرخاء<sup>1</sup>.

### 1-3- الأزمات السياسية.

لا شك في أن ما تعيشه بعض الدول الساحلية من أزمات سياسية يؤدي في الكثير من الحالات إلى نشوب صراعات داخلية يكون من شأنها التأثير سلبا على النظام السياسي والأمني في هذه الدول<sup>2</sup>، حيث لا تكون القوات المكلفة بحماية سواحل هذه الدول ومياها الإقليمية، مؤهلة بشكل

كاف وفعال في مثل هذه الظروف الاضطلاع بهذه المهمة خصوصا إذا وضعنا في الحسبان أن هذه المهام مكلفة من الناحية المادية، لا سيما إذا كانت هذه الدول تمتلك سواحل بحرية طويلة، تحتاج إلى إمكانات مادية وبشرية كبيرة للسيطرة عليها وحمايتها.

وتستغل بعض الميليشيات والجماعات المسلحة، حالات انهيار النظام السياسي والأمني في الدول الساحلية، للقيام بأعمال القرصنة والسطو على السفن التي تمر بالقرب من المناطق التي يسيطرون عليها، لتمويل أنشطتهم العسكرية<sup>3</sup>، وما يحدث من أعمال قرصنة وسطو مسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية منذ فترة ليست بالقصيرة يرجع في المقام الأول إلى ضعف وانهيار الحكومة المركزية في الصومال عام 1991 وما نجم عن ذلك من

1- عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2010، ص ص. 41-42.

2 - Kerstin Petretto, Op. Cit. PP.11-12.

3 - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص. 154.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهدة للأمن البحري.

نشوب العديد من الصراعات والخلافات الداخلية، التي أثرت - بلا شك - على قدرة الدولة في حماية سواحلها ومياها الإقليمية، خصوصا إذا وضعنا في الاعتبار أن هذه الدولة تمتلك سواحل بحرية طويلة تبلغ ما يقرب من 3700 كم<sup>1</sup>.

يضاف إلى ما سبق، ما ترتب على أحداث 11 سبتمبر 2001 من توجه العديد من الدول إلى التركيز على حماية أمنها الداخلي، وعدم اهتمامها الكافي بحماية سواحلها البحرية أو مياها الإقليمية، ضد ما يقوم به القرصنة من أنشطة في المساحات البحرية الخاضعة لسيادة هذه الدول، والتي ينطلقون منها للاعتداء على السفن في أعالي البحار هذا الأمر دفع جمعية المنظمة البحرية الدولية IMO، في دورتها الثانية والعشرين، و التي عقدت في نوفمبر 2001، لوضع تدابير جديدة لأمن السفن ومرافق الموانئ. وبناءا عليه أتمدت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS) في 12 ديسمبر 2002، من قبل المؤتمر الدبلوماسي المعني بالأمن البحري<sup>2</sup>.

بناءا على ما سبق، نستطيع القول أن ما تشهده العديد من الدول من أزمات سياسية، وصراعات داخلية، يمكن أن تلعب دورا مؤثرا في تنامي أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة سواحل هذه الدول، وهذا ما يمكن ملاحظته في بعض الدول مثل نيجيريا ودول القرن الإفريقي، ودول جنوب وجنوب شرق آسيا، ففي العديد من هذه البلدان قد لا يكون لديها قوات عسكرية أو أمنية لحماية سواحلها بشكل عام<sup>3</sup>.

### **1-4- ضعف أو إنهيار النظام القضائي و الإداري.**

لا شك أن قطاع الأمن يكون ضعيفا جدًا في الدول الفقيرة أو التي تغذيها النزاعات حيث تعاني الشرطة والجيش من نقص في عدد الموظفين وكذلك سوء التجهيز، الأمر الذي يترتب عدم القدرة على تأمين السواحل بكفاءة، بالنظر إلى التكلفة الكبيرة التي تخلفها مهمة حراسة السواحل، خاصة منها السواحل الطويلة التي تميز بعض البلدان كدول شرق

<sup>1</sup> - أماني الطويل، أمن البحر الأحمر. الواقع والتحديات، مجلة السياسة الدولية، المجلد 44، العدد 176، أبريل 2009، القاهرة، مصر، ص 218.

<sup>2</sup> - Code ISPS, adoptée le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc. SOLAS/CONF.5 /34, Annexe 1,P.2.

<sup>3</sup> - Peter Chalk, Op.Cit. P.12.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

إفريقيا، و بالإضافة لهذا العامل يكون لضعف أو انهيار النظام القضائي الوطني في بعض الدول، وما قد ينجم عنه من عدم قدرة هذه الدول على ملاحقة القرصنة قضائياً، أو عدم القدرة على تنفيذ ما يصدر ضدهم من أحكام جزائية، أثره في تمادي هؤلاء القرصنة في ممارسة أعمال القرصنة والسطو ضد السفن<sup>1</sup>.

وما تشهده بعض الدول من فساد، يشجع القرصنة على الاستمرار في ممارسة أنشطتهم مقابل ما يقدموه من رشاوى، إلى موظفي الجهاز الإداري في هذه الدول، وما ظاهرة السفينة الوهمية أو الشبح Phantom Ship ، لخير دليل على ما يلعبه الفساد الإداري، في زيادة أعمال القرصنة في العديد من الدول التي تعاني من خلل في النظام القضائي والإداري<sup>2</sup>.

تلك هي أهم العوامل التي نرى لها دوراً مباشراً ومؤثراً في انتشار القرصنة والسطو المسلح ضد السفن وازدهارها<sup>3</sup>، بالشكل الذي جعلها تهديداً مستمراً لحرية الملاحة البحرية الأمر الذي يتطلب تعاوناً دولياً للبحث في أسباب هذه الظاهرة، والوقوف على أفضل السبل لمعالجتها.

<sup>1</sup> - On the other hand, in poor or conflict-driven states the security sector is usually very weak. Police and military are understaffed as well as badly equipped and hence not in the shape of efficiently securing the coasts. Guarding coasts is a very costly task, especially considering the length of coasts in some countries (as it applies e.g. for east African states) as well as the huge areas which have to be controlled off-shore. Furthermore, weakness of jurisdiction impedes efficient prosecution and law enforcement, an aspect which of course doesn't apply only for pirates.

- Kerstin Petretto, Op.Cit. P.7.

<sup>2</sup> - وفقاً للمكتب البحري الدولي، تتمتع النقابات في الفلبين وإندونيسيا والصين وتايلاند، بإمكانية الوصول المباشر أو الجزئي على الأقل إلى أعضاء الإدارة البيروقراطيين و المرشدين، حيث يمكن اختطاف السفن "الطلب" مقابل 300000 دولار تقريباً، و لا يقدم هؤلاء الأشخاص معلومات حول الأنشطة التي تجري في السوق التجاري البحري فحسب، بل يضمنون أيضاً إبقاء العصابات على اطلاع دائم بالإجراءات التي تتخذها الصناعة البحرية أو جهات إنفاذ القانون لمواجهة أنشطتها. أنظر:

-Peter Chalk , Op.Cit. P.13.

<sup>3</sup> - يضيف البعض أسباباً أخرى لانتشار ظاهرة القرصنة البحرية منها:

- تقليل بعض الدول من حجم تأثيرها الأمني ، الأمر الذي دفع الكثير من دول العالم إلى التعامل الفردي معها وعدم الاتفاق على تحرك دولي قوي ومؤثر لمواجهتها، بالإضافة إلى رضوخ كثير من أصحاب السفن ودفعهم الفدية التي يطلبها القرصنة الأمر الذي شجع آخرين على الدخول إلى عالم القرصنة لتحقيق الأرباح السهلة منه. أنظر : بوزوجة عبد الحكيم، ص 14.

- في حين يرى البعض الآخر، أن عدم تحديد الحدود البحرية بشكل نهائي وثابت بين دول جنوب شرق آسيا، يشكل بدوره سبباً آخر لانتشار هذه الظاهرة قبالة سواحلهم، أنظر : عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 45



## 2- أساليب تنفيذ عمليات القرصنة البحرية.

يلجأ القراصنة كغيرهم من المجرمين، إلى إتباع أساليب معينة، و غالبا ما يرتبط كل أسلوب إجرامي بنطاق جغرافي محدد، فهناك اختلافات واضحة للغاية بين الهجمات التي شنت في مناطق الخطر الرئيسية الثلاث - منطقة الصومال وخليج عدن، وجنوب شرق آسيا، ونيجيريا-<sup>1</sup>، و تظهر أهمية معرفة هذه الأساليب كونها تساعد في وضع التدابير الوقائية، و الخطط اللازمة لمواجهة أعمال القرصنة البحرية.

و تشهد القرصنة البحرية المعاصرة، تطورا كبيرا من ناحية التقنيات المستخدمة، فبعد أن كانت مجرد هجمات بسيطة بهدف السطو و الإستلاء على ما تحمله السفن، فقد أضحت هجماتها أكثر تنظيما وجرأة فهي تستهدف خطف سفن تجارية ضخمة ( سفن الحاويات و ناقلات النفط)<sup>2</sup>.

و يستخدم القراصنة في سعيهم لتنفيذ عملياتهم، أنظمة رصد جد متطورة كنظام (GPS) الذي يمكنه من تتبع السفن، و يحوزون على أجهزة اتصالات عالية التردد (VHE)، و جهاز الربط بالأقمار الصناعية (AISS)، كما يقومون بتجنيد عملاء في بعض الموانئ لتزويدهم بمعلومات عن السفن، مع تبيان التفاصيل المتعلقة بها كاسمها وشكلها و نوع البضاعة التي تحملها و العلم الذي ترفعه، و توضيح خط سيرها<sup>3</sup>.

و سنتعرض لبعض الأساليب التي يستخدمها القراصنة في تنفيذ عملياتهم على النحو التالي:

1- تمركز سفن كبيرة تشكل قيادة لعمليات القرصنة البحرية و من ثم تنطلق منها زوارق سريعة بعد تحديد الأهداف و بعد تنفيذ العملية تعود الزوارق إلى السفينة الكبيرة التي يطلق عليها السفينة الأم، و هذا راجع لقدرة السفن الكبيرة على الإبحار لمناطق بعيدة عن السواحل، فهي تستخدم للتمويه و الحماية، و قد ذكر المكتب البحري الدولي (IMB) أن هذا الأسلوب يستخدم عادة قبالة السواحل الصومالية.

<sup>1</sup> -Sam Bateman, La piraterie maritime : des vérités qui dérangent, Revue La sécurité maritime, Forum du désarmement, (2010-II), P.17.

<sup>2</sup> - Jocelyne Cabellero, L'origine du phénomène, in la piraterie maritime, Larcier, 2011, P. 39.

<sup>3</sup> - عيسات راضية، المرجع السابق، ص 18.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

2- الإغارة ليلا على السفن و مهاجمتها، أين تظطر السفن إلى تخفيض سرعتها خاصة في الممرات البحرية الضيقة، حيث يتسلل القراصنة لغرفة القيادة و يهاجمون الطاقم ويسلبون السفينة، و هو الأسلوب الشائع في مضيق ملقا.

3- يلجأ القراصنة في البحار التي تكون سرعة السفن فيها عالية، إلى استخدام الزوارق السريعة للحاق بها، ثم يقومون بتسلق سور السفينة باستخدام السلالم و الحبال والقبضات المغناطيسية. كما يقومون في بعض الأحيان باعتراضات مزيفة، يوهمون بها ربانة السفن على أنهم موظفين رسميين بارتدائهم الزي الرسمي العسكري، هذين الأسلوبين شائعان في بحر الصين.<sup>1</sup>

4- حجز السفن بطرق غير مشروعة، و فرض قيود و شروط تعجيزية عند رسوها في أحد الموانئ، أو مرورها ببعض الأماكن تحت تهديد السلاح و المطالبة بقدية مقابل التنازل عن هذه المطالب، و يقوم بهذا الأسلوب من القرصنة البحرية بعض الرجال الفاسدين في الدول الفقيرة التي تضعف فيها سلطة الدولة، و الرقابة الحكومية على موظفيها، و هذا التصرف يعتبر عملا فرديا لا يمثل الجهات الرسمية، التي تكون في الغالب عاجزة عن التخلص من هؤلاء الأشخاص بسبب نفوذهم القوي داخل أجهزة الدولة وينتشر هذا النوع من القرصنة في بعض دول شرق آسيا.<sup>2</sup>

و خلاصة القول، أنه بالرغم من قدم ظاهرة القرصنة البحرية حيث اقترن وجودها بركوب الإنسان للبحر، إلا أن تعريفها اختلف على مر تلك الأزمنة و من مكان إلى آخر واستمر الأمر على حاله حتى استقر في العرف الدولي، قاعدة اعتبرت القرصنة البحرية جريمة ضد الجنس البشري ينبغي التصدي لها من قبل جميع الدول، وهو الأمر الذي يتطلب وضع تعريف موحد لها.

1 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص. 91.

2 - خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص

**الفرع الثاني: تعريف القرصنة البحرية.**

بادئ ذي بدء تجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها،<sup>1</sup> لذلك سنحاول التطرق إلى تعريف هذه الظاهرة في الفقه الدولي، و الاتفاقيات الدولية و التشريعات الداخلية.

**أولاً: التعريف الفقهي للقرصنة البحرية.**

نظراً لإنعدام تعريف موحد و دقيق لجريمة القرصنة البحرية، انقسم فقهاء القانون في هذا الشأن إلى فريقين، الأول: حاول وضع تعريف يتضمن العناصر الجوهرية للقرصنة البحرية، الفريق الثاني: لم يضع تعريفاً محدداً للقرصنة مكتفياً بذكر عناصرها الأساسية وسرد الأعمال التي تعد من قبيلها.<sup>2</sup>

**1- الفريق الأول:** بالرغم من تعدد التعريفات التي قدمها أنصار هذا الإتجاه للقرصنة البحرية، إلا أنها تدور في فحواها حول مضمون واحد، فقد عرفها الفقيه بيلا (Pella) على أنها: "أفعال العنف التي يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها"<sup>3</sup>

كما عرفها أشرف لاشين بأنها: "كل إعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرح لها بذلك، و يكون الغرض منه الحصول على مكسب بإغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص"<sup>4</sup>. أما الفقيه ليفبر (Levebre) فيعرف القرصنة البحرية

1 - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1988، ص. 182.

2 - بهجت عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، الندوة العلمية الخامسة عشر في الفترة 23-25 ديسمبر 1985، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1990، ص 16.

3 - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع السابق، ص 21.

4 - عواشية رقية، "قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي"، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011، ص 59.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بأنها: " كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة"<sup>1</sup>

أما الفقيه (Dillon) فيرى أن القرصنة هي الصعود أو محاولة الصعود على أية سفينة في البحار أو في أية منطقة خارج المياه الإقليمية لدولة بنية ارتكاب السرقة أو بنية استخدام القوة لإتمام السرقة أو أية جريمة أخرى<sup>2</sup>.

ويرى علي صادق أبو هيف، أن القرصنة البحرية هي: " كل اعتداء مسلح يقع من مركب خاص ولحسابه في أعالي البحار بقصد نهب السفن أيا كانت جنسيتها وسبي الأشخاص الموجودين على ظهرها أو الأمرين معا"<sup>3</sup>

كما تعرف القرصنة وفقا لهذا الإتجاه على أنها "تلك الجريمة التي تتطوي على ممارسة

أفعال عنف لتحقيق أغراض شخصية، وأن أعمال العنف التي ترتكب لتحقيق أهداف سياسية لا تندرج تحت نطاق أعمال القرصنة"<sup>4</sup>

**2- الفريق الثاني:** اكتفى أنصار هذا الاتجاه ببيان عناصر جريمة القرصنة البحرية دون أن يقدموا تعريفا محددًا لها، و يرى الدكتور محمد طلعت الغنيمي أن لقيام جريمة القرصنة يجب توافر ثلاثة عناصر، وهي:

1- أعمال إكراه، يستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو الأشخاص.

2- يجب أن ترتكب هذه الأعمال في البحر العام، فالجرائم التي تقع في المياه الإقليمية لدولة

---

1 - عبد الله محمد الهوارى، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المكتبة العصرية، المنصورة، مصر، 2010، ص 07.

2 - حاشي عسبلي فيديو، ص 31.

3 - علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة 11، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995، ص 385.

4 - محمد سعيد الدقاق . مصطفى سلامة، القانون الدولي العام، دار الهدى للطبوعات، الإسكندرية، مصر، 2000، ص 371.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

ما لا تعد قرصنة بحرية بالمعنى الدقيق، وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية وهي التي تنظم كيفية المعاقبة عليها.

3- ألا تكون بوكالة مشروعة، أي ألا تكون هذه الأعمال مما يقرره القانون الدولي العام سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته أو لمن أمر بمباشرتها<sup>1</sup>.

أما الدكتور حامد سلطان، فيعتبر العمل من قبيل القرصنة البحرية إذا توافرت فيه العناصر التالية:

1- أن يكون من الأعمال الإجرامية (عمل غير مشروع).

2- أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.

3- أن يتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية.

4- أن يتم في البحار العالية أو في مكان لا يخضع لسلطة أي دولة<sup>2</sup>.

واستند محمد الحاج حمود في تعريفه للقرصنة البحرية إلى المادة 15 من اتفاقية البحر العالي جنيف 1958، و المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وخلص إلى أن لقيام جريمة القرصنة البحرية يجب توافر الشروط التالية:

1- القيام بعمل غير قانوني أو غير مشروع.

2- أن يقترن هذا العمل بالعنف.

3- أن يرتكب لأغراض خاصة.

4- من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة.

5- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.

1 - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 183.

2 - حامد سلطان. عائشة راتب. صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية الاسكندرية، مصر، 1978، ص 592.

6- في البحر العالي أو في أي منطقة تقع خارج الولاية الوطنية لأية دولة<sup>1</sup>.

وأيا كان اختلاف الفقهاء حول تعريف القرصنة البحرية إلا أنهم متفقون على نقطة أساسية هي أنها جريمة دولية، وقد استقر العرف والقضاء على اعتبارها عملا محظورا وفقا لأحكام هذا القانون يستوجب العقاب عند وقوعه<sup>2</sup>.

### ثانيا: التعريف الإتفاقي للقرصنة البحرية.

لقد حاولت عصبة الأمم تقديم تعريف للقرصنة البحرية، إلا أن تلك المحاولة لم تتحقق، فقد تم رفضها من قبل بعض المندوبين لاعتبارين أساسيين، ذلك أن القرصنة البحرية لم تكن جريمة هامة ولا سائدة بما يكفي لمعالجة المسألة على الصعيد الدولي، أما السبب الثاني بحسب رأى المندوبين أنه سيكون من المستحيل التوصل إلى توافق في الآراء بشأن ما ينبغي أن يتضمنه تعريف القرصنة، واستنادا لهذين السببين، تم رفض الفكرة وعدم متابعتها<sup>3</sup>.

أما المحاولة الحقيقية و التي شكلت تطورا كبيرا في اتجاه تعريف القرصنة البحرية تمثلت في مشروع البحث الذي قامت به جامعة هارفرد عام 1932، حيث تضمن تعريف القرصنة من خلال نص المادة 3 منه<sup>4</sup>، وعلى الرغم من أن المشروع لم يعتمد رسميا، إلا

1 - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص 467.

2 - بهجت عبد الله قائد، المرجع السابق، ص. 18.

3 - Nastexo Muxumed, Adding Piracy To The Rome Statute: A Good Idea?, Thesis Master, Faculty of Law, University Of Amsterdam, August 2011, P.12.

4- لقد عرفت المادة الثالثة من مشروع بحث هارفرد القرصنة البحرية على أنها:

“Piracy is any of the following acts, committed in a place not within the territorial jurisdiction of any state:

1. Any act of violence or of depredation committed with intent to rob, rape, wound, enslave, imprison or kill a person or with intent to steal or destroy property, for private ends without bona fide purpose of asserting a claim of right, provided that the act is connected with an attack on or from the sea or in or from the air. If the act is connected with an attack which starts from on board ship, either that ship or another ship which is involved must be a pirate ship or a ship without national character.

2. Any act or voluntary participation in the operation of a ship with knowledge of facts which make it a pirate ship.

3. Any act of instigation or of intentional facilitation of an act described in paragraph 1 or paragraph 2 of this article.”

- Harvard Research In International Law, Draft Convention on Piracy. In, John P. Grant & J. Craig Barker, " The Harvard Research in International Law: Contemporary Analysis and Appraisal", 2007, Appendix 7, P. 469.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهدّدة للأمن البحري.

أنه كان بمثابة الأساس الذي استندت إليه لاحقاً اتفاقية أعالي البحار جنيف عام 1958، فقد تضمن تعريفها للقرصنة البحرية العناصر الأساسية التي وردت في المادة 3 من المشروع.<sup>1</sup>

غير أنه و بقيام الأمم المتحدة عملت على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين وتركزت جهودها في بادئ الأمر على تقنين مبادئ مستقرة للقانون الدولي، وقد دعا ميثاقها في المادة 13 إلى القيام بدراسة ووضع توصيات لأجل التعاون بين الدول وتشجيع التقدم المطرد للقانون الدولي وتدوينه، ووضعت هذه المادة موضع التنفيذ عام 1946، حيث كونت هيئة دائمة باسم لجنة القانون الدولي، وكان من أولويات هذه اللجنة وضع قانون دولي للبحار<sup>2</sup>

و قد قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة تمخض عنها إقرار عدة اتفاقيات دولية تعنى بمسألة القانون الدولي للبحار، و قد عالجت بعض أحكامها ظاهرة القرصنة البحرية، منها:

### **1- تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958.**

تعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958<sup>3</sup>، أول اتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية، وقد أوردت هذه الاتفاقية بعض الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة البحرية دون التعرض لتعريف دقيق لها<sup>4</sup>، و نصت المادة 15 من الاتفاقية على أنه: "يعد من قبيل أعمال القرصنة البحرية الأفعال التالية:

1- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو القبض أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً:  
أ- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو أموال على ظهر مثل هذه السفينة أو الطائرة.

ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال خارج نطاق الاختصاص لأية دولة.

<sup>1</sup> -Yaron Gottlieb, International cooperation in combating modern forms of maritime piracy: Legal and policy dimensions, Thesis Doctor, University of Amsterdam, 2017, P.17.

<sup>2</sup> محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1999، ص 355.

<sup>3</sup> تم تبني هذه الاتفاقية في: 29 أبريل 1958، و دخلت حيز النفاذ في: 30 سبتمبر 1962.

<sup>4</sup> مايا خاطر، المرجع السابق، ص 270.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

2- أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة، مع العلم أن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

3- أي عمل من أعمال التحريض أو التيسير العمدي للقيام بفعل من الأفعال المبينة في الحالتين السابقتين."

يتضح من خلال التعريف السابق للقرصنة البحرية، أنه اقتصر من حيث النطاق المكاني على ما يقع في أعالي البحار، وهذا التقييد مبرر لأنها اتفاقية خاصة بأعالي البحار ومن الطبيعي ألا يوجد أي إشارة لما يقع في المياه الخاضعة للسيادة الدولية، ومن جانب آخر نص هذا التعريف على أن يكون العمل القرصني لتحقيق أغراض خاصة بواسطة أعمال العنف والحجز والسلب وذكرها بشكل مجمل، وهذا يجعل دائرة الأغراض الخاصة أكثر اتساعاً وهي نفس الأهداف التي تسعى هذه الأعمال لتحقيقها، وقد شدد هذا التعريف على أعمال الاشتراك والتسهيل واعتبرها أعمال قرصنة كالمباشر للعمل<sup>1</sup>.

و قد أضافت المادتان 16 و 17 من الاتفاقية السابقة الذكر حالتين هما:

1- أعمال العنف كما حددتها المادة 15، والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها.

2- تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي عدتها المادة 15، وتطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين<sup>2</sup>.

2- تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

نظراً للضعف الذي ميز بعض بنود اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، وخشيت دول العالم الثالث من استئثار الدول الصناعية الكبرى بثروات البحار، فقد عملت الدول النامية على إقناع الأمم المتحدة بضرورة إجراء إصلاح لهذه الاتفاقية وتم ذلك

<sup>1</sup> - حاشي عسبلي فيديو، المرجع السابق، ص 33.

<sup>2</sup> - بهجت عبد الله قائد، المرجع السابق، ص 20.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بداية بمؤتمر الأمم المتحدة عام 1973<sup>1</sup>، و استمرت المفاوضات حتى تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982<sup>2</sup>.

وقد تضمنت هذه الاتفاقية في المادة 101 تعريف القرصنة البحرية مماثل للتعريف الذي جاءت به المادة 15 من اتفاقية جنيف لاعالي البحار لعام 1958<sup>3</sup>، وهو التعريف المقبول و المتفق عليه في الفقه الدولي بوجه عام<sup>4</sup>.

و نصت المادة 101 على أن: "القرصنة هي أي عمل من الأعمال التالية:

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض

خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهًا:

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

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

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

(ج) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عمدا ارتكابها.<sup>5</sup>

1 - عيسات راضية، المرجع السابق، ص 24.

2 - يطلق على تسميتها أيضا باتفاقية قانون البحار، و اتفاقية مونتي غويابي، و يطلق على تسميتها إختصارا في اللغة الإنجليزية (UNCLOS)، تم تبني هذه الاتفاقية في: 10 ديسمبر 1982، و دخلت حيز النفاذ في: 16 ديسمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج.ر.ع 06.

3 - Philippe Weckel, Synthèse des travaux, journées méditerranéennes sur la piraterie maritime 10 et 11 décembre 2009, Le Droit Maritime Français, n°710, janvier 2010, P.70.

4 - صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007، ص 871.

5 - Jean-Paul Pancraccio, Droit de la mer, édition, Dalloz, Paris, 2010, P.446.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و أضافت المادة 102 على أنه: "إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في المادة 101 سفينة حربية، أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو الطائرة خاصة"، ثم عرفت المادة 103 سفينة أو طائرة القرصنة على أنها: "تعد السفينة أو الطائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون 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"<sup>1</sup>.

وقد وجه بعض النقد لهذا التعريف يمكن إيضاحه في النقاط التالية:

- عدم وضوح المصطلحات التي تناولها التعريف مثل ( الأفعال غير القانونية) التي يخضع تفسيرها للعرف والقوانين الداخلية للدول وهذا يحدث تناقضاً إذا لم تكن مفسرة بشكل واضح، كذلك الأمر فيما يخص عبارة ( أغراض خاصة)، فهي غير محددة فما يعده البعض خاصاً لا يعتبره الآخرون خاصاً.

- اشتراط مشاركة أكثر من واسطة بحرية (سفينة) أو طائرة لقيام جريمة القرصنة أي وجود سفينة ضد سفينة أو طائرة ضد سفينة أو سفينة ضد طائرة، يثير الكثير من الجدل بين شراح القانون، كون هذا الشرط يخرج العمل غير القانوني على الوسطة ذاتها بأن يتمرد بعض ركابها أو طاقمها ضد البعض الآخر من فعل القرصنة، فالظاهر أن التعريف وإن لم ينص على ذلك صراحة، إلا أن الفقرة (ب) من البند الأول من التعريف جاءت عامة بوقوع الاعتداء على السفن أو الأشخاص أو ممتلكات خارج ولاية دولة وهذا تعميم يدخل ضمنه ما يقع على الوسطة نفسها من ركابها، و هذا ما أكدته المادة 102 بنصها على أن تمرد الطاقم، أو ركاب السفينة الحربية أو الحكومية يعتبر عملاً قرصنياً إذا هدفت إلى أعمال القرصنة<sup>2</sup>.

1 - عيسات راضية، المرجع السابق، ص 125.

2 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 40.

**3- تعريف القرصنة البحرية طبقا لاتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام 1988.**

على ضوء النقد الموجه لاتفاقية (UNCLOS) في تعريفها لجريمة القرصنة البحرية وعلى إثر طرح قضية أمن الملاحة البحرية وحمايتها من الأفعال غير المشروعة التي تكون موجهة ضدها في إطار المنظمة البحرية الدولية (IMO)<sup>1</sup>، تم إبرام اتفاقية روما لعام 1988<sup>2</sup>، وقد تضمنت المادة 3 الفقرة 1 تعريفا عاما للأعمال غير المشروعة، والتي تعتبر القرصنة البحرية أحد صورها، و جاءت على النحو التالي:

"1- يعتبر أي شخص مرتكبا لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

(أ) الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

(ب) ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

(ج) تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة.

(د) الإقدام بأي وسيلة كانت، على وضع أو التسبب في وضع نبيطة ( جهاز تدمير) أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن يؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

(هـ) تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة، إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفن.

(و) نقل معلومات يعلم أنها زائفة وبالتالي تهديد الملاحة الآمنة للسفن.

---

<sup>1</sup> - Djamchid Momtaz, La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, Annuaire Français de Droit International, Vol 34, 1988, PP. 589-591.

<sup>2</sup> - اتفاقية روما لعام 1988، ويطلق عليها كذلك اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية Convention For the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation، أو اتفاقية سلامة الملاحة البحرية (SUA) Convention on Maritime Safety، تم تبنيها في: 10 مارس 1988، و دخلت حيز النفاذ عام 1992، صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، ج.ر.ع 65.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

(ز) جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الجرمية المذكورة في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (و).<sup>1</sup>

الملاحظ على اتفاقية (SUA)، أنه بالرغم من عدم إشارتها صراحة لمصطلح القرصنة البحرية، إلا أنها ساهمت في معالجة أوجه القصور التي تضمنتها اتفاقية (UNCLOS)، خاصة فيما يتعلق بالنطاق الجغرافي لتطبيق اتفاقية (SUA)، فهو يشمل أعمال القرصنة و السطو المسلح على السفن التي ترتكب في جميع المناطق البحرية، بما في ذلك البحر الإقليمي والمياه الأربيلية والمياه الداخلية، وهذا ما أكدته المادة 4 بنصها على أن: "تنطبق هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر ومخطط لها أن تبحر عبر، أو خلال مياه تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة، أو الحدود الجانبية لبحرها الإقليمي مع الدول المجاورة."<sup>2</sup>

وقد جرى تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة لسلامة الملاحة البحرية لعام 2005، وجاء بتعريف للأفعال غير المشروعة مماثل للتعريف الذي جاءت به اتفاقية روما لعام 1988، غير أن هذا البروتوكول قد أضاف أعمال غير مشروعة أخرى، وذلك من خلال المادة 3 مكرر، و المادة 3 مكرر ثانياً، و المادة 3 مكرر ثالثاً.<sup>3</sup>

وبالنظر إلى التعريف الذي جاءت به اتفاقية روما لعام 1988، و من بعدها البروتوكول المعدل لأحكامها لعام 2005، نجده يتميز بالشمول لجميع صور الاعتداء التي يمكن أن تقع على السفن البحرية، كما جاء شاملاً للغايات، والأهداف التي تقصد من هذه الأعمال، ويشمل هذا التعريف ما يقع من إعتداء يقوم به بعض طاقم السفينة أو ركابها على

<sup>1</sup> - Royet Quentin, Les opérations de lutte anti-piraterie au large de la Corne de l'Afrique: le droit international dépassé ?, Mémoire de Master 1 , Université lumière Lyon 2, 2011, P.33.

<sup>2</sup> - "This Convention applies if the ship is navigating or is scheduled to navigate into, through or from waters beyond the outer limit of the territorial sea of a single State, or the lateral limits of its territorial sea with adjacent States."

-Annemarie Middelburg, Piracy in a Legal Context: Prosecution of Pirates Operating off the Somali Coast, Thesis Master, University Tilburg, Netherlands, July 2010, P.11.

<sup>3</sup> - راجع المواد ( 3 مكرر، 3 مكرر ثانياً، 3 مكرر ثالثاً)، من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، والتي تم التوقيع عليها في لندن 14 أكتوبر 2005، و التي صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر.ع 69.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

السفينة ذاتها، وهذا خلاف ما جاء بتعريف القرصنة في اتفاقيتي جنيف عام 1958 و اتفاقية (UNCLOS) السابق ذكرهما التي أغفلت هذا الجانب مما أثار لبسا عند تفسير موادهما.<sup>1</sup>

### 4- تعرف القرصنة البحرية في اتفاق ريكاب (ReCAAP).

لقد أورد اتفاق ReCAAP، لمنع و معاقبة الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في منطقة آسيا، تعريفا موسعا للقرصنة البحرية لمواجهة أوجه القصور التي جاءت بها اتفاقية UNCLOS، حيث عرف القرصنة بنفس التعريف الوارد بالاتفاقية السابقة الذكر، و لكن أضاف إليها أعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن في البحار، حيث عرفه كما يلي:

أ- 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...، فهذا التعريف يوسع من النطاق الجغرافي لارتكاب أعمال القرصنة البحرية، بحيث يعتبر أعمال السطو المسلح و أعمال القرصنة، جريمة قرصنة حتى لو ارتكبت في المناطق البحرية الخاصة لولاية أو اختصاص الدول الأطراف بالمنطقة الاقتصادية الخالصة.<sup>2</sup>

### 5- تعريف القرصنة البحرية وفقا لمدونة جيبوتي لقواعد السلوك.

لقد عقدت المنظمة البحرية الدولية IMO، اجتماعا إقليميا مع دول من مناطق غربي المحيط الهندي وخليج عدن والبحر الأحمر، بغية إبرام اتفاقات بشأن الأمن البحري والقرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن، وقد استضافة جمهورية جيبوتي هذا الاجتماع الذي انعقد في جيبوتي من 26 على 29 جانفي 2009، و قد توج هذا الاجتماع بالتوقيع على مدونة جيبوتي لقواعد السلوك.<sup>3</sup>

1 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص. 43.

2 - حامد سيد محمد حامد، القرصنة البحرية - بين الأسباب و التداعيات و الرؤى الإستراتيجية: دراسة للحالة قبالة السواحل الصومالية و خليج عدن-، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2016، ص 18.

3 - Djibouti Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the western Indian Ocean and Gulf of Aden, adopted on 29 January 2009, IMO, The 102 session, Doc. C 102/14.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و على خلاف اتفاق ريكاب، فقد ميزت مدونة جيبوتي بموجب مادتها الأولى بين فعل القرصنة البحرية، و جريمة السطو المسلح، حيث ذهبت للقول أن: " لأغراض تطبيق مدونة السلوك هذه، ما لم يقتضِ السياق خلافه:

1- "القرصنة " تشمل أي عمل من الأعمال التالية: (أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يرتكبه لأغراض خاصة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ، و يستهدف:

(i) في أعالي البحار، سفينة أو طائرة أخرى، أو أشخاصاً أو ممتلكات على متن هاتين السفينة أو الطائرة؛

(ii) سفينة أو طائرة أو أشخاصاً أو ممتلكات في مكان يقع خارج حدود أي دولة؛...

2- "السطو المسلح الذي يستهدف السفن " هو أي من الأعمال التالية: (أ) أي عمل غير قانوني من العنف أو الاحتجاز أو السلب أو التهديد بالسلب، غير القرصنة، يُرتكب لغايات خاصة و يستهدف سفينة أو أشخاصاً أو ممتلكات على متن السفينة، ضمن المياه الداخلية و مياه الأرخبيل و المياه الإقليمية لدولة ما؛...<sup>1</sup>

### **ثالثاً: تعريف القرصنة البحرية في التشريعات الداخلية.**

تجرم معظم التشريعات والقوانين البحرية الوطنية وقوانين العقوبات التي تصدرها الدول، أعمال القرصنة البحرية، ولا سيما التي ترتكب في المياه الإقليمية التابعة لاختصاص القضائي للدول، والتي تمنح السلطات القضائية الوطنية حق القبض والاعتقال والمحاكمة والعقاب لمرتكبي جرائم القرصنة البحرية ومشاركيهم في أراضي الدولة المعتدى عليها أمام محاكمها الوطنية، وذلك بغية الحفاظ على أمن الملاحة الدولية البحرية وحركة التجارة

<sup>1</sup> - 1 " Piracy" consists of any of the following acts: a. any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: i. on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; ii. against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;...

2 " Armed robbery against ships" consists of any of the following acts: (a) unlawful act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;

- See Article 1 of Djibouti Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the western Indian Ocean and Gulf of Aden, adopted on 29 January 2009, IMO, The 102 session, Doc. C 102/14. Annex, P.8.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الدولية، وقد صدرت أول مجموعة قانونية تتضمن قواعد القانون البحري في عهد الإمبراطورية الرومانية، وكانت هذه المجموعة مستوحاة من أحكام الشريعة الإسلامية.<sup>1</sup>

و تحرص تشريعات الدول على تجريم القرصنة صراحة و لاسيما الدول التي تمتلك أساطيل بحرية كبيرة، وتشمل القوانين الجنائية للدول جميعها تقريبا على مواد تعد القرصنة من الجرائم الخطيرة، وتقضي بإنزال عقوبات صارمة على من يمارس النهب البحري، ففي انجلترا مثلا وردت بعض النصوص التي تجرم القرصنة وذلك منذ عام 1535، و من ثم تبعتها نصوص أخرى في أعوام 1700، 1721، 1823.<sup>2</sup>

وفي فرنسا تم تجريم القرصنة البحرية من خلال القانون الصادر في 10 أبريل 1825 المتعلق بسلامة الملاحة و التجارة البحرية، و قد دام هذا القانون إلى ما يقارب قرنين من الزمن وهو يطبق على جرائم القرصنة البحرية، ثم تم إلغائه بموجب المادة 27 من القانون رقم 1787-2007 المؤرخ في 20 ديسمبر 2007.<sup>3</sup>

و نظرا لافتقاد القانون رقم 1787-2007، لتعريف جريمة القرصنة البحرية، ومن ثم عدم إدراج المبادئ الحديثة التي جاءت بها اتفاقية (UNCLOS)، خصوصا و أن محكمة العدل الأوروبية أرست مبدأ عدم اعتماد أحكام هذه الاتفاقية مباشرة<sup>4</sup>، هذا إضافة إلى ضرورة إحترام الحقوق و الحريات للأشخاص، تزامنا مع ثورة حقوق الإنسان التي جلبت إضاءة جديدة، و غيرت من مفهوم القرصنة البحرية، وذلك من خلال العديد من الإتفاقيات الدولية، فقد أصبحت الدول الأطراف في الإتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان ملزمة بضمان الحقوق و الحريات للشخص الخاضع لولايتها، مهما كانت الظروف، وقد تجلى هذا الطرح في حكم المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان الذي أصدرته في قضية Medvedyev، حيث أقرت أن الإحتجاز الذي تم على متن السفينة الفرنسية يفتقر للأساس القانوني. وبالإضافة إلى هذه الاعتبارات، فقد برزت بعض الحالات كشفت عن قصور السلطات الفرنسية في

<sup>1</sup> - حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2010، ص 116.

<sup>2</sup> - مايا خاطر، المرجع السابق، ص 273.

<sup>3</sup> - Daniel Mathonnet, De quelques remèdes à la piraterie maritime, Le Droit Maritime Français , n°726, 2011, P. 536.

<sup>4</sup> - Jean-Baptiste Charles et Erwann Couty, Loi relative à la piraterie maritime: le législateur rétablit l'arsenal pénal maritime, Revue de Droit des Transports, Juin 2011, P. 9.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

التعامل معها، مثل حادثة السفينة *Le Ponant*. هذه المطالب دفعت المشرع الفرنسي إلى تعديل القانون، للجمع بين المعايير الدولية في مكافحة القرصنة البحرية، واحترام الحقوق والحريات للأشخاص المتابعين بتهمة القرصنة البحرية<sup>1</sup>.

و تماشيا مع الاعتبارات السابقة الذكر، فقد أصدر المشرع الفرنسي القانون رقم: 13-2011 الصادر بتاريخ: 2011/01/05 المتعلق بمكافحة أعمال القرصنة وممارسة الدولة لسلطات الضبط في البحر<sup>2</sup>، وقد نصت المادة الأولى على أنه: " يطبق هذا القانون على أفعال القرصنة المحددة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، إذا ارتكبت: - في أعالي البحار.

- في المساحات البحرية غير الخاضعة لولاية أي دولة.

- في المياه الإقليمية للدولة، حيث يجيز القانون الدولي...<sup>3</sup>

ثم عدت هذه المادة الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة وهي:

- الجرائم المحددة في المواد 224-6، 224-7، 224-8، من القانون الجنائي التي تنطوي على تحويل و إختطاف سفينة أو طائرة، و تتورط فيها سفينة أو طائرة.

- الجرائم المحددة في المواد 224-1، 224-5-2، و 224-8، من القانون الجنائي والتي تسبق أو تصاحب إختطاف السفينة، و التي من الممكن أن تعرض سلامتها للخطر.

- الجرائم المحددة في المادة 450-1 و 450-5، من القانون الجنائي و التي تنطوي على المشاركة في الإعداد لارتكاب أعمال القرصنة المنصوص عنها في الفقرتين السابقتين<sup>4</sup>.

إن أول ما يلاحظ على التعريف السابق، أنه جاء متسقا تماما مع اتفاقية (UNCLOS) حول التعريف المكاني لجريمة القرصنة، غير أنه أضاف منطقة أخرى لم تتضمنها الاتفاقية، و ذلك بنصه على "المياه الإقليمية للدولة، حيث يجيز القانون الدولي."

<sup>1</sup> - Valérie Boré Evno , La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime (Une adaptation contrastée au droit internationale ), Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2011, T, XXIX, PP.3-4.

<sup>2</sup> - Philippe Bonfils, Chronique Législative, revue de sciences criminelles et de droit pénal comparé, édition Dalloz, Avril/ juin 2011 n°2, P. 437.

<sup>3</sup> - Voir: L'article 1 de la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, Journal Officiel de la République Française , n°4 , du 6 janvier 2011.

<sup>4</sup> - Jean-Baptiste Charles et Erwann Couty, Op. Cit., P.7.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

و الواضح حسب اتفاقية (UNCLOS)، أن الأفعال التي ترتكب في هذه المنطقة، تخرج من نطاق الاختصاص القضائي العالمي المقرر لجريمة القرصنة البحرية، و إنما تدخل في الاختصاص القضائي الحصري للدولة المعنية، وتخضع لولايتها القضائية.

و على الرغم من ذلك فإن ما جاء به هذا التعريف يمكن تبريره من الناحية العملية ففي كثير من الحالات تتم ارتكاب أعمال القرصنة في أعالي البحار ثم يقوموا القائمين بهذه الأفعال بالفرار للمياه الإقليمية للدولة الساحلية، و لتفادي إفلات القائمين بهذه الأفعال من العقاب، تلتزم السفن الحربية بمطاردة هؤلاء القراصنة في تلك المنطقة، وذلك بعد أخذ إذن من الدولة الساحلية و التي يعود إليها الاختصاص القضائي بمحاكمتهم. غير أن المشكلة التي تثار في هذا الصدد هي الحالة التي تكون فيها الدولة الساحلية غير قادرة أو غير راغبة في محاكمة القراصنة، كما هو الحال في الصومال، الأمر الذي دفع بالسلطات الفرنسية بالدخول للمياه الإقليمية للصومال، و إقليمه البري، للقبض على القراصنة الذين إختطفوا السفينة Le Ponant، هذا الواقع إضطر مجلس الأمن للتدخل و أصدر القرار 1816(2008)، و الذي فوض بموجبه للدول و المنظمات الإقليمية بالدخول للمياه الإقليمية الصومالية لمكافحة أعمال القرصنة البحرية<sup>1</sup>.

و بالرغم من التبريرات السابقة إلا أن هذا التعريف وجهت له عدة انتقادات، ذلك أن تفويض مجلس الأمن بالدخول للمياه الإقليمية الصومالية، هو إجراء استثنائي خاص بحالة الصومال فقط، ومن ثم لا يمكن أن تبنى عليه قاعدة قانونية هذا من جهة، ومن جهة أخرى نجد أن قرارات مجلس الأمن استخدمت مصطلح "السطو المسلح ضد السفن" على الأفعال التي ترتكب في المياه الداخلية، وهذا للتمييز بينها وبين أفعال القرصنة التي ترتكب في أعالي البحار، وهذا عكس ما جاء به تعريف المشرع الفرنسي، و الذي أطلق مصطلح "القرصنة" على جميع الأفعال التي ترتكب في أعالي البحار، و في المياه الإقليمية<sup>2</sup>.

كما بادر المشرع البلجيكي إلى إصدار قانون حول مكافحة القرصنة البحرية المؤرخ في 30 ديسمبر 2009، و قد نصت المادة 3 على أنه: "تعد جريمة القرصنة الأفعال التالية:

<sup>1</sup> - Valérie Boré Evno, La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime (Une adaptation contrastée au droit internationale ) Op. Cit., PP. 6-7.

<sup>2</sup> - Ibid, P.8.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

أ- كل أعمال العنف غير المشروعة، و التهديد، و الاعتقال، و الاعتداء، التي ترتكب من طاقم أو ركاب سفينة خاصة تعمل لأغراض خاصة و موجهة:

- ضد سفينة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متنها، في أعالي البحار .

- ضد سفينة أخرى أو أشخاص أو ممتلكات على متنها، في مكان غير خاضع لولاية أي دولة.

ب- أي فعل من أفعال المشاركة الطوعية في إستعمال سفينة، و يكون القائم بها على علم، أنه يترب على ذلك أن تصبح هذه السفينة، سفينة قرصنة.

ج- أي عمل من أعمال المحاولة و التحضير أو التحريض، لتسهيل أو إرتكاب الأفعال الواردة في الفقرتين (أ) و (ب)...<sup>1</sup>.

وعلى ذات النهج سار المشرع الجزائري في تعريفه للقرصنة البحرية بموجب الأمر رقم 76-80 الصادر بتاريخ: 23/10/1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، حيث نصت المادة 2/519 على أنه: " تعتبر أعمال قرصنة:

أ- كل فعل غير قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسائر يتسبب فيها الطاقم أو الركاب، و الموجهة:

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص و الأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار .

- ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص أو الأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة.

ب- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة، عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - Voir: L'article 3 de la Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime 30 decembre 2009, Moniteur Belge 14.01.2010, p. 1485.

<sup>2</sup> - راجع نص المادة (519)، من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ع 1977/29، المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر.ع 1998/47، و المعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ع 2010/46.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

على ضوء ما استعرضناه من تعريفات القرصنة البحرية المختلفة، سواء على المستوى الفقهي أو الدولي أو ما تناولته التشريعات الداخلية، نستطيع القول أن التعريف الذي تضمنته المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) هو التعريف المقبول والمتفق عليه بوجه عام، بالرغم من احتوائه على شروط لقيام جريمة القرصنة البحرية، يشوبها الكثير من الغموض وعدم الوضوح، سواء فيما يتعلق بشرط الأغراض الخاصة، أو بإشتراط انخراط سفينتين في العملية، أو المكان الذي تقع فيه تلك الأعمال، و هي الشروط التي جعلت من الاتفاقية عرضة للكثير من الانتقادات.

وعلى الرغم من أن تبني اتفاقية روما لعام 1988، بعد حادثة السفينة الايطالية Achille Lauro، قد عالج بعض الثغرات الموجودة في تعريف المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) إلا أننا نأمل أن يتم تعديل هذا التعريف بما يجعله أكثر شمولاً، و متمشياً مع التطور الذي طرأ على وسائل و أساليب ارتكاب الأفعال المكونة لهذه الجريمة، التي أصبحت واحدة من أخطر الظواهر التي تهدد حرية الملاحة وحركة التجارة الدولية عبر البحار والمحيطات.

### **المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية**

تشكل مسألة التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية، أهمية كبيرة بالنسبة للجهات القضائية و ذلك من حيث تحديد الاختصاص القضائي للدول المعنية بالحاكمة، غير أن هذه المسألة تتطوي على قدر كبير من الصعوبات القانونية، نظراً للتشابه الكبير الموجود بينها و بين باقي أعمال العنف المهددة للأمن البحري، من هنا وجب تحليل جريمة القرصنة البحرية من خلال إبراز عناصر قيامها، و تمييزها فيما بعد عن الأعمال المشابهة لها.

### **الفرع الأول: عناصر قيام جريمة القرصنة البحرية.**

من خلال استقراءنا للتعريفات السابقة حول جريمة القرصنة البحرية، نجد أن التعريف الذي جاءت به المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) يتماشى مع التعريف المقبول والمتفق عليه في الفقه الدولي بوجه عام، وبالرجوع إلى التعريف الذي جاءت به هذه المادة

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

يمكن استخلاص الشروط والضوابط اللازمة لقيام جريمة القرصنة البحرية والتي يمكن إجمالها في العناصر الآتية:

**أولاً: ارتكاب أعمال عنف أو احتجاز أو سلب.**

يشترط لقيام جريمة القرصنة البحرية - طبقاً لنص المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) - أن تكون بصدد أعمال عنف أو إكراه غير مشروعة أو غيرها من أعمال الاحتجاز أو السلب، التي تمارس ضد السفن المعتدى عليها. وبالنسبة لأعمال العنف يجب أن تكون غير مشروعة، بمعنى أعمال العنف التي تتم طبقاً للقانون ضد إحدى السفن في أعالي البحار، كما لو كانت في إطار مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو الاتجار بالرقيق أو في إطار أعمال الدفاع الشرعي، أو غيرها من الأفعال التي تقرها قواعد القانون الدولي، فإنها لا تدخل في إطار الأعمال المكونة لجريمة القرصنة البحرية<sup>1</sup>.

أما بالنسبة لأعمال الاحتجاز، فيعني بها احتجاز السفينة ومن عليها بالإكراه وإجبارها على السير في وجهة معينة، أو احتجازها إلى حين قيام المسؤولين عنها بدفع فدية معينة أو تنفيذ مطالب خاطفيها. أما أعمال السلب فهي التي تتم ضد ما تحمله السفينة من بضائع و أموال<sup>2</sup>

و يثير هذا العنصر عدة إشكالات قانونية، فالتساؤل الأول الذي يطرح بخصوصه، هو معرفة القانون الذي يتولى تعريف عدم قانونية الفعل، ما إذا كان القانون الداخلي أو الدولي، فإذا كان القانون الأول من يقوم بذلك، فإننا سنكون أمام تناقضات في تفسير هذا العنصر من جانب الدول المختلفة، و هذا ما يؤدي إلى بقاء بعض الأفعال دون عقاب بسبب الافتقار إلى العالمية<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> - أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006، ص 348.

<sup>2</sup> - سامي شبر، هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام؟، مجلة العلوم القانونية، كلية الحقوق، جامعة بغداد، العراق، المجلد الأول، العدد الثاني، 1969، ص 230.

<sup>3</sup> - Yaron Gottlieb, Op.Cit, P. 22.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

أما الإشكال الثاني الذي يطرحه هذا العنصر، فيتعلق أساساً بنطاقه، ذلك أنه حصر أعمال العنف و الاحتجاز و السلب على استخدام القوة فقط، دون أن يوسع النطاق ليشمل فعل التهديد بارتكاب تلك الأعمال، هذه الثغرة التي تضمنها تعريف القرصنة، كانت السبب في الإدراج الصريح لفعل " التهديد " في تعريف السطو المسلح ضد السفن، الذي اعتمده المنظمة البحرية الدولية لاحقاً.

كما يلاحظ أيضاً أن التعريف الذي تضمنته اتفاقية (UNCLOS)، لم يجرم أعمال التخطيط و الاستعداد لارتكاب أعمال القرصنة، و التي تخرج عن نطاق التحريض والتيسير، فقد أثار هذا الإشكال صعوبات في سياق مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، ذلك أنه كثيراً ما تم التعرف على القوارب التي يشتبه في ارتكابها أعمال قرصنة قبل وقوع أي هجوم فعلي. و في هذا السياق أشار السيد جاك لانغ، المستشار الخاص المعني بالمسائل القانونية المتصلة بالقرصنة قبالة سواحل الصومال، في تقريره الذي قدمه إلى مجلس الأمن في جانفي 2011، إلى الصعوبات التي يطرحها تعريف اتفاقية (UNCLOS) للقرصنة، فيما يتعلق بعنصر النية في ارتكاب أعمال القرصنة، الذي اعتبرته المادة 103، بمناسبة تعريفها لسفينة القرصنة، على أنه عمل من أعمال القرصنة، غير أن العناصر المكونة لهذه المخالفة ليست محددة بوضوح، وفي غير حالات التلبس، لا تباشر ملاحقة العديد من أعمال القرصنة، لذلك يجب أن تراعي النظم القضائية الوطنية أيضاً عنصر النية<sup>1</sup>.

### ثانياً: شرط الأغراض الخاصة.

يشترط لقيام جريمة القرصنة البحرية، أن تتم أعمال الإكراه أو الاحتجاز أو السلب لتحقيق أغراض خاصة للقائمين عليها، هذا الشرط أكدت عليه المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار ثم نقلته عنها حرفياً المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) ، و بمفهوم

---

<sup>1</sup> - راجع الفقرة (59)، من تقرير المستشار الخاص المعني بالمسائل القانونية المتصلة بالقرصنة قبالة سواحل الصومال، الذي قدمه إلى مجلس الأمن في: 25 جانفي 2011، في الوثيقة: S/2011/30.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

المخالفة لهذا الشرط، فإن أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب غير المشروعة التي ترتكب لتحقيق أهداف عامة، تخرج من إطار جريمة القرصنة البحرية.<sup>1</sup>

ولما كانت هاتين المادتين قد جاءتا خاليتين من تحديد المقصود بالأغراض الخاصة فيمكن القول أن الأغراض الخاصة لا تعني بالضرورة القيام بأعمال السرقة والسلب ضد السفن، بهدف تحقيق الربح المادي لصالح القائمين عليها فقط، ولكنها يمكن أن تشمل كذلك الأفعال التي ترتكب بدافع الكره أو البغض أو حتى الانتقام.<sup>2</sup>

و استنادا لنص المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS)، يمكن اعتبار أن أعمال العنف أو الاحتجاز التي ترتكب تحقيقا لأهداف عامة، قد تكون سياسية أو عسكرية أو دينية، كالأعمال التي يقوم بها أعضاء منظمات التحرير الوطنية، فمثل هؤلاء الأشخاص لا يبعون تحقيق أهداف خاصة بهم وإنما الهدف هو تحقيق أمال عامة في التحرر أو التخلص من الاستعمار وبالتالي لا يعتبر ما يصدر عنهم من أفعال من قبيل القرصنة وإن كان يمكن أن يعتبر من قبيل الأعمال الإرهابية الدولية.<sup>3</sup>

و بالرجوع لما سبق ذكره نميز بين حالتين:

- إذا ارتكبت الأعمال التي تعتبرها الاتفاقية من أعمال القرصنة من سفن تابعة لثوار معترف لهم بصفة المحاربين ضد دول الأصل الموجهة ضدها الثورة أو الانقلاب أو التمرد فلا يعتبر ذلك ارتكابا لجريمة القرصنة، و لكن يعتبر كذلك إذا وجهت تلك الأعمال ضد سفن أجنبية، أو فقد الثوار صفتهم هذه.

- إذا لم يعترف للثوار بصفة المحاربين فإن أعمال العنف التي يرتكبونها في أعالي البحار ضد السفن الأجنبية تعتبر أعمال قرصنة.<sup>4</sup>

1 - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 20.

2 - محمد الحاج حمود، المرجع السابق، ص 126.

3 - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، 1999، منشأة المعارف، الاسكندرية، مصر، ص 24.

4 - عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر، 2009، دار الكتب المصرية، القاهرة، مصر، ص 460.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

وقد أثار شرط الأغراض الخاصة، الكثير من الصعوبات عند تطبيقه على العديد من حوادث العنف غير المشروعة التي ارتكبت ضد السفن في أعالي البحار، بحجة أن هذه الأفعال لم تكن لتحقيق أهداف خاصة بالقائمين عليها، و إنما كان الهدف منها تحقيق أهداف عامة أو سياسية، وخير دليل على ذلك حادثة اختطاف السفينة الايطالية Achille Lauro.<sup>1</sup> هذا ما حدا ببعض الفقهاء إلى القول أن شرط الأغراض الخاصة، و إن كان متناسبا مع حوادث القرصنة التي كانت تتم في القرون السابقة، فإنه لم يعد يتلاءم والتطورات الحديثة، و أن القائمين على صياغة المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS)، قد أخفقوا في التوصل إلى تعريف لجريمة القرصنة البحرية يتوافق مع المتطلبات السياسية و الاجتماعية للقرن العشرين، حيث إنهم لم يعيروا أي اهتمام لأعمال العنف التي ترتكب ضد السفن في أعالي البحار، لتحقيق أهداف عامة، و إغفالهم لأنشطة المتمردين، و حركات التحرر الوطنية، و ما يقوم به بعض الأشخاص المنبثقين عنهم، من خطف و احتجاز و تهديد للسفن في أعالي البحار.<sup>2</sup>

---

1 - تتلخص وقائع هذه الحادثة، أنه في صباح يوم 7 أكتوبر 1985، قام أربعة فلسطينيين، تابعين لجبهة تحرير فلسطين، باختطاف سفينة الركاب الإيطالية Achille Lauro و على متنها 97 مسافرا، كان من بينهم إثني عشر أمريكيا، في المياه الدولية قبالة ميناء بورسعيد. وبناء على طلب هؤلاء الخاطفين - الذين كانوا من بين ركاب السفينة - أبحرت السفينة في اتجاه المياه السورية، وطالب الخاطفون بالإفراج عن خمسين فلسطينيا من المحتجزين في السجون الإسرائيلية مقابل الإفراج عن السفينة ومن عليها من المسافرين . و بعد رفض السلطات السورية دخول السفينة إلى ميناء " طرطوس " السوري وتعثر المفاوضات، هدد الخاطفون بقتل الركاب واحدا تلو الآخر، للضغط على الولايات المتحدة وإسرائيل لتنفيذ مطالبهم . و لما لم يستجب لمطالبهم قاموا بتنفيذ تهديداتهم بقتل أحد المسافرين الأمريكيين المسنين ويدعى Leon Kling Hoffer في 8 أكتوبر 1985، وبعد رفض السلطات القبرصية دخول السفينة إلى موانئها، أمر الخاطفون الربان بالعودة إلى ميناء بورسعيد ، حيث تم التفاوض مع السلطات المصرية، والتي تعهدت بتأمين الخاطفين مقابل سلامة المسافرين المتواجدين على متن السفينة. وبعد تحرير السفينة ومن عليها وتسليم الخاطفين أنفسهم للسلطات المصرية، قامت بنقلهم على متن إحدى الطائرات المدنية إلى إحدى الدول الأوروبية، ولكن المقاتلات الأمريكية قامت باعتراض الطائرة المصرية وأجبرتها على الهبوط في احد المطارات التابعة لحلف الناتو في جزيرة صقلية، ثم قامت السلطات الإيطالية باستلام الخاطفين الأربعة. وقد طالب الرئيس الأمريكي - آنذاك - رونالد ريجان، ايطاليا بتسليم هؤلاء الخاطفين للولايات المتحدة لمحاكمتهم عن جريمة القتل أمام محاكمها، على أن يحاكموا عن جريمة القرصنة أمام المحاكم الايطالية. وقد اختلف الرأي حول ما إذا كانت هذه الحادثة تدخل في إطار جريمة القرصنة أم لا.

لمزيد من التفاصيل حول وقائع هذه الحادثة وجوانبها القانونية، يراجع:

- Jean-Paul Pancarcio, L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international, Annuaire Français de Droit International, Vol 31, 1985.PP.221 -236.

2 - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 22.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

وما يزيد من صعوبة تحديد ماهية هذا الشرط أن العديد من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي تمارس ضد السفن قد يكون الهدف من ورائها ذو طبيعة خاصة وعامة في نفس الوقت، ومن ثم يكون من الصعب الوقوف على النية أو القصد الحقيقي وراء ارتكاب هذه الأعمال.<sup>1</sup>

غير أن الأمر الذي يزيد من تعقيدات هذا الشرط، هو اعتماد المعيار الذاتي والشخصي في تحديد طبيعة الفعل، فهذا النهج يؤثر على نتيجة المتابعات الجزائية، فعلى سبيل المثال قد يعترف أحد الأشخاص أن مشاركته في الاعتداء على السفينة كان بغرض الربح المادي - ومن ثم فهو قرصانا بحسب المعيار الذاتي - ، بينما يدعي زميله في الهجوم بأن رغبته كانت تغيير النظام السياسي في الدولة التي تحمل السفينة علمها، و من ثم تستبعد أفعاله من تعريف القرصنة، هذا الواقع يحتم على الجهات القضائية إصدار أحكام متناقضة، أين تتم إدانة الشخص الأول لارتكابه جريمة القرصنة البحرية، في حين يبرئ الشخص الثاني و إفلاته من العقاب مع أنهما ارتكبا نفس الفعل.<sup>2</sup>

و لتجنب إعمال المعيار الشخصي في تحديد طبيعة الفعل، فقد ذهب محمد طلعت الغنيمي إلى القول أن جريمة القرصنة يكفي فيها، القصد الجنائي العام وهو ارتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلم في البحر العام في ظروف تخالف قانون الشعوب، لأن الأخذ بالنية الخاصة يترتب عليه إعفاء بعض الحالات من العقاب رغم خطورتها على حرية الملاحة في البحار.<sup>3</sup>

**ثالثا: شرط السفينتين.**

إضافة إلى ما سبق، يشترط لقيام جريمة القرصنة طبقا للمادة 101 من اتفاقية (UNCLOS)، أن تتم أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب، من قبل ركاب أو طاقم سفينة أو طائرة خاصة، ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ما عليها من أشخاص أو ممتلكات، أو بمعنى آخر يشترط لقيام جريمة القرصنة ضرورة إنخراط سفينتين في

<sup>1</sup> - كما لو كان هدف القائمين على هذه الأعمال الحصول على الأموال اللازمة لتمويل أنشطتهم السياسية، فهل تعد هذه الأفعال من قبيل القرصنة؟، أم أنها تخرج من إطارها لمجرد أن الهدف من ورائها تحقيق أهداف سياسية؟.

<sup>2</sup> - Yaron Gottlieb, Op.Cit, P. 30.

<sup>3</sup> - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 187.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

العملية إحداها السفينة المعتدية والأخرى المعتدى عليها، و هو ما يطلق عليه Two

### 1. Ships Requirement

وقد نصت لجنة القانون الدولي على هذا الشرط عند صياغتها للمادة 39 من مشروع اتفاقية أعالي البحار لعام 1958، وهذا ما أكد عليه صراحة تعليق اللجنة على هذا المشروع، حيث أعتبر أن أفعال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي تتم على ظهر السفينة من قبل أفراد طاقمها، أو من قبل ركابها ضد السفينة ذاتها أو ضد ما عليها من أشخاص أو ممتلكات لا تدخل في إطار جريمة القرصنة، واعتبرتها أعمال عصيان تدخل ضمن الاختصاص الجنائي المانع لدولة العلم.<sup>2</sup>

بناء على ما سبق، يشترط لقيام جريمة القرصنة البحرية، أن تتم أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب أو غيرها من الأعمال غير المشروعة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة ضد سفينة أخرى أو ما عليها من أشخاص أو ممتلكات، ومن ثم فالأفعال السابقة الذكر التي ترتكب من قبل طاقم سفينة أو ركابها ضد سفينة ذاتها أو ضد ما على متنها لا تعد قرصنة بحرية، و هذا ما ينطبق على حادثة السفينة البرتغالية Santa-Maria التي اختطفها الربان Galvao، في جانفي 1961،<sup>3</sup> ولكن إذا كانت المادة 101 قد اشترطت

<sup>1</sup> - Honor Lanham, Walk The Plank: Somali Pirates and international law, Thesis Master, University of Otago, New Zealand, October 2009, P. 20.

<sup>2</sup> -Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer, Annuaire de la Commission du Droit International , Vol.11, 1956 ,P.282.

<sup>3</sup> - وقعت هذه الحادثة في 21 جانفي 1961، عندما قام الربان Galvao وبعض معاونيه باختطاف سفينة الركاب البرتغالية Santa-Maria، وعلى متنها ما يقرب 600 راكب، كان من بينهم أربعون أمريكيا، وقام الخاطفون - وهم من المعارضين لنظام Salazar، في البرتغال - بقتل أحد أفراد طاقم السفينة، وجرح البعض الآخر. ومن جانبها اعتبرت البرتغال أن Galvao ورفاقه من القراصنة، طبقا لنص المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، مطالبة الولايات المتحدة وبريطانيا بمساعدتها. وفي بداية الأمر، واستنادا لاعتقادها بأن الهجوم الذي تعرضت له السفينة وقع من قبل سفينة أخرى، أعلنت الولايات المتحدة أن هذه الحادثة تدخل في إطار جريمة القرصنة البحرية، ثم ما لبست أن عدلت عن هذا الرأي بعد أن تأكدت من أن الخاطفين كانوا من بين طاقمها. وأعلنت أنها لا ترى في هذه الحادثة عملا من أعمال القرصنة، في إطار نص المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، حيث يتعلق الأمر هنا بسفينة واحدة ولسنا بصدد سفينتين، هذا بالإضافة إلى أن الغرض المبتغى من وراء هذا الفعل هو تحقيق هدف سياسي، و المتمثل في القضاء على نظام الحكم.

لمزيد من التفاصيل حول وقائع هذه الحادثة و إجراءاتها القانونية يراجع:

- Djamel Derardja, Une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer: le code ISPS ?, Mémoire de Magister, Institut Supérieur Maritime, Tipaza, 2007, PP. 30-34.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

أن تتم أعمال القرصنة من قبل طاقم أو المسافرين على متن سفينة أو طائرة خاصة، فهل معنى ذلك أن السفن الحربية أو العامة،<sup>1</sup> لا تقوم بأعمال القرصنة؟

هذا ما أجابت عليه المادة 102 من اتفاقية (UNCLOS)، والتي أشارت إلى أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة الواردة في نص المادة 101، سفينة حربية أو حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبر ما تقوم به في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.

هذا النص يعد استثناء على القاعدة العامة التي تقر بالحصانة التامة للسفن الحربية أو الحكومية في منطقة أعالي البحار، ذلك أن هذه السفن تمارس سيادة الدولة وتعتبر مظهرًا من مظاهر السلطة العامة، ولا شك أن هذا الاستثناء له ما يبرره، ذلك أن السفينة أو الطائرة الحربية أو الحكومية في حالة تمرد طاقمها لن تكون لها هذه الصفة إلا من حيث الشكل أو المظهر، أما من حيث الموضوع فهي في الواقع لا تمارس أي مظهر من مظاهر السيادة أو السلطة العامة، واللدان يشكلان الأساس القانوني لتقرير حصانة هذه السفن أو الطائرات.<sup>2</sup>

وتجب الإشارة في هذا الصدد إلى التفرقة بين السفينة الحربية التي تمرد أفراد طاقمها واعترف لهم بصفة الثوار، والتي تقوم بأعمال عنف ضد سفن دولتهم، وبين هذه السفينة التي تقوم بأعمال عنف ضد سفن الغير. فلا شك أن في هذه الحالة الأخيرة تعتبر السفينة الحربية سفينة قرصنة، ذلك أن التمرد أو الثورة يتم في مواجهة الغير. أما في الحالة الأولى فلا تعتبر السفينة الحربية، سفينة قرصنة، ولا يجوز للدول الغير التدخل في تلك العمليات ما دام أنها لا تتصدى إلى سفنهم، فمثل هذه الحالة أشبه بحالة المنازعات المسلحة غير الدولية التي يقوم بها الثوار تحت قيادة معينة وعلى إقليم دولتهم (فالسفينة جزء من إقليم الدولة) و بالتالي تخضع لبروتوكول 1977 الملحق باتفاقيات جنيف لعام 1949.<sup>3</sup>

1 - عرفت المادة 29 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، السفينة الحربية بأنها: "سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما، و تحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة، وتكون تحت إمرة ضابط معين رسمياً 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."

2 - أحمد أبو الوفا، المرجع السابق، ص 343.

3 - عبد المنعم محمد داود، المرجع السابق، ص 241.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

وقد أخذت انجلترا من قبل بوجهة النظر هذه وقبلت الكثير من الدول ذلك وقد أصدرت الحكومة البريطانية تعليمات لوحداتها البحرية بعدم التدخل سنة 1873، عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجة على الرغم من أن الحكومة الاسبانية أعلنت أن الثوار قرصنة.<sup>1</sup>

و تجدر الإشارة إلى أنه، إذا كان يشترط أن تكون السفينة المعتدية ذات طبيعة خاصة لقيام جريمة القرصنة البحرية، فإن هذا الشرط غير متطلب في السفينة الضحية، فتقوم الجريمة سواء كانت هذه الأخيرة خاصة أو عامة، و هذا ما حدث في قضية **Dire** ضد الولايات المتحدة الأمريكية، حيث هاجم القرصنة عن طريق الخطأ فرقاطة تابعة للبحرية الأمريكية، بعد الخلط بينها وبين سفينة تجارية، إلا أن هذا الخطأ لم يمنع إدانتهم بجريمة القرصنة.<sup>2</sup>

كما أنه و من ناحية أخرى، فأعمال العنف البحري ليست حكرا على السفن فقط، فقد توجه هذه الأعمال ضد أهداف بحرية أخرى، كما هو الحال بالنسبة للمنصات النفطية المتواجدة في البحر، فهذه الأعمال تخرج من نطاق القرصنة الذي حددته المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS)، و تحكمها اتفاقيات دولية أخرى.<sup>3</sup>

### **رابعاً: الحدود الجغرافية.**

تطلبت المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS)، و من قبلها المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، شرطا إضافيا لقيام جريمة القرصنة البحرية، يتمثل في ضرورة ارتكاب أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب ضد السفينة، حال تواجدها في منطقة أعالي البحار أو في منطقة تقع خارج نطاق ولاية أية دولة.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 183.

<sup>2</sup> - Ivan Shearer, Piracy, in Max Planck Encyclopedia of Public International Law, 2010, Para.15.

<sup>3</sup> - تمثل هذه الأعمال يحكمها بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري لعام 1988، و الذي صادقت عليه الجزائر بموجب....

<sup>4</sup> - يعني - بأي منطقة تقع خارج نطاق أي دولة - المناطق البحرية التي لا تدخل في إطار الولاية الإقليمية للدول دون غيرها من مناطق اليابسة التي لا مالك لها، أو ما يطلق عليها *Terra nullius*، لأن القرصنة التي تعرفها المادة 15 من اتفاقية جنيف لعام 1958، و المادة 101 من اتفاقية 1982، هي القرصنة البحرية دون سواها. والهدف من استخدام هذه

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

ولعل الحكمة من إقرار هذا الشرط ترجع في المقام الأول لعدم إمكانية إخضاع أعمال القرصنة، التي تتم في المياه الداخلية أو الإقليمية أو غيرها من المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية لمبدأ الاختصاص القضائي العالمي، وإنما خضوعها لولاية الدولة الساحلية التي وقعت في إطار ولايتها الإقليمية.<sup>1</sup>

و يثير هذا الشرط بعض المشكلات القانونية والعملية، لعل من أهمها أن معظم أفعال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي تحدث في الوقت الحالي تتم في المياه الإقليمية أو المياه الأربخيلية للدول الساحلية ومن ثمة فهذه الأفعال لا ينطبق عليها وصف القرصنة في ظل قواعد القانون الدولي الحالية، يضاف إلى ذلك أنه في كثير من الحالات، قد لا يكون للدول الساحلية تشريعات وطنية تجرم مثل هذه الأفعال، وبالتالي لا تتم مساءلة القائمين على هذه الأفعال لعدم دخولهم في عداد القرصنة. وما يزيد من حدة هذه المشكلات عدم التوصل إلى تحديد نهائي للحدود البحرية بين العديد من الدول المتجاورة أو المتقابلة كما هو الحال بالنسبة لدول جنوب شرق آسيا، ومن ثمة تظهر مشكلة الولاية القضائية للدول لملاحقة القائمين بأعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي تتم في هذه المناطق.<sup>2</sup>

غير أن المشكلة الأهم هي تلك التي تثار بخصوص تحديد ماهية أعالي البحار في إطار اتفاقية (UNCLOS)، ما إذا كان يدخل في نطاقها المنطقة الاقتصادية الخالصة فيما يتعلق بأعمال القرصنة أم لا. وبالرجوع للمادة الأولى من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، نجدها تعرف أعالي البحار على أنها: "كل أجزاء البحار غير الداخلة في

---

العبارة، كما أشارت إليه لجنة القانون الدولي في تعليقها على المادة 39 من مشروع اتفاقية أعالي البحار، هو الرغبة في عدم استبعاد الأعمال التي تقوم بها طائرات القرصنة على الأقاليم غير المأهولة بالسكان، أو تلك التي تقوم بها السفن أو الطائرات على إحدى الجزر غير التابعة لولاية دولة ما وذلك حتى لا يفلت القائمين على هذه الأعمال غير المشروعة من المساءلة الجنائية.

يراجع تعليق لجنة القانون الدولي على مشروع المواد المتعلقة بقانون البحار في:

- Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer, Annuaire de la Commission du Droit International, Vol. 11, 1956, PP.264-301.

<sup>1</sup> - وإن كانت المشكلة تظهر في حالة ما إذا قام القرصنة بأعمالهم غير المشروعة في أعالي البحار، ثم الهروب بعد ذلك إلى المياه الإقليمية لبعض الدول الساحلية التي ليس لها القدرة على منع هذه الأعمال التي تأتي انطلاقاً من مياهها الإقليمية، حيث لا يمكن للدول التي كانت سفنها ضحية لأعمال القرصنة أن تتعقب هؤلاء القرصنة في المياه الإقليمية لهذه الدول إلا بعد استئذانها. ولعل الوضع الحالي قبالة السواحل الصومالية خير دليل على ذلك.

<sup>2</sup> - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 31.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

البحر الإقليمي أو المياه الداخلية للدول الساحلية"، أما المادة 86 من اتفاقية (UNCLOS)، عرفت أعالي البحار على أنها: "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيبيلية لدولة أرخبيلية، ولا يترتب على هذه المادة أي إسقاط للحريات التي تتمتع بها جميع الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة وفقا للمادة 58".

و إذا انتقلنا للمادة 58 من الاتفاقية لوجدنا الفقرة الثانية منها تقرر أن: "المواد من 88 إلى 115 وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالأمر، تنطبق على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي يتنافى مع هذا الجزء."

واستنادا لما سبق تستطيع القول أنه إذا كانت المادة 86، قد أخرجت المنطقة الاقتصادية الخاصة من إطار الأحكام العامة المتعلقة بأعالي البحار، فإن الفقرة الثانية من المادة 58 من اتفاقية (UNCLOS)، قد أدخلت المنطقة الاقتصادية الخالصة في إطار أعالي البحار فيما يتعلق بجريمة القرصنة.<sup>1</sup> وبناءا على ما سبق لا يوجد أي سبب يمنع تطبيق القواعد المتعلقة بقمع القرصنة التي تضمنها الفصل المخصص لأعالي البحار، في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول.<sup>2</sup>

وخلاصة القول بخصوص هذا الشرط، أن أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي ترتكب ضد السفن في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية للدول الساحلية لا تدخل في إطار أعمال القرصنة، أما إذا ارتكبت هذه الأعمال ضد إحدى السفن في منطقة أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة دخلت هذه الأعمال في إطار جريمة القرصنة، طالما توافرت فيها بقية الشروط التي حددتها المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS).<sup>3</sup>

كما يثير هذا الشرط مشكلة أكاديمية لا تقل أهمية عن النقطة السابقة، فبحسب المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS)، يجب ضبط كلتا السفينتين معا - السفينة المعتدية، و السفينة المعتدى عليها (الضحية) - ، إما في منطقة تقع خارج المياه

<sup>1</sup> - إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985، ص ص 40-45.

<sup>2</sup> - Jean-Paul Pancraccio, Droit de la mer, Op. Cit., P. 455.

<sup>3</sup> - Douglas Guilfoyle , Piracy off Somalia, UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy efforts, International and Comparative Law Quarterly , Vol. 57, 2008, P. 694.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الإقليمية، فنكون أمام أعمال قرصنة لتوافر شرط أعالي البحار، أو داخل المياه الإقليمية و تكون بصدد أعمال السطو المسلح ضد السفن.

غير أن التكنولوجيات الحديثة قد تجعلنا أمام مواقف إفتراضية معقدة، فعلى سبيل المثال قد تكون السفينة المهاجمة (المعتدية) - متواجدة بالمياه الإقليمية-، و باستخدامها لوسائل الاتصال اللاسلكي، تهدد السفينة المعتدى عليها (الضحية) -المتواجدة بأعالي البحار- بإطلاق النار عليها باستخدام الصواريخ البعيدة المدى إن لم تتخلى عن حمولتها، و قد يحدث العكس أن تكون السفينة المهاجمة متواجدة بأعالي البحار والسفينة الضحية بالمياه الإقليمية، هذه المواقف تخلق سيناريوهات متعددة يختلف فيها التكيف القانوني بحسب كل سيناريو.<sup>1</sup>

### **الفرع الثاني: تمييز القرصنة البحرية عن الأعمال المشابهة لها.**

لما كانت الأعمال الإرهابية و السطو المسلح على السفن و أعمال الثوار تتشابه إلى حد كبير مع أعمال القرصنة، من تهديد لحرية الملاحة البحرية و تعريض أمن و استقرار المجتمع الدولي للخطر، فإن معرفة أوجه اتفاق و الاختلاف بينها و بين القرصنة يعد من بين الأمور التي يمكن من خلالها تحديد الآليات و التدابير المناسبة لمكافحتها و السيطرة عليها.

### **أولاً: تمييز القرصنة البحرية عن أعمال الثوار البحرية.**

تختلف القرصنة البحرية عن أعمال الثوار في أن القرصنة عمل غير مشروع لا أساس له من القانون، أما أعمال الثوار فهي قد يتم الاعتراف بها من قبل الدولة التي توجه إليها هذه الأعمال، و في هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق قبل الدولة التي اعترفت بالثورة، و أهمها حق أخذ الغنائم و حق الزيارة و التفتيش و الحصر البحري، و تبعاً لذلك لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذا الغرض سفن قرصنة أما إذا لم يتم الاعتراف بالثورة ففي هذه الحالة يجب التفرقة بين فرضين:<sup>2</sup>

الفرض الأول يتعلق بالثوار الذين يوجهون أعمالهم لسفن الدولة التي يثورون عليها وفي هذه الحالة لا يجوز للدول أن تتدخل في تلك العمليات مادام أنها لا تتعدى إلى سفن

<sup>1</sup>- Yaron Gottlieb, Op.Cit, PP. 42-51.

<sup>2</sup> - بهجت عبد الله قايد، المرجع السابق، ص 25.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الغير أو تحصل في المياه الإقليمية لدولة أخرى، وهذا هو ما أخذت به انجلت ا ر في لوائحها البحرية وقبته كثير من الدول، ولذا أعطت الحكومة البريطانية تعليمات ل وحداتها البحرية بعدم التدخل عام 1873 عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجنة على الرغم من ان الحكومة الاسبانية أعلنت أن الثوار قرصنة.<sup>1</sup>

أما الفرض الثاني هو حالة مهاجمة الثوار السفن التابعة للدول الأخرى فإن هذا يعتبر من قبيل القرصنة مادام أنه يمس الحياة أو المال لأنها في هذه الحالة تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية.<sup>2</sup>

### ثانيا: تمييز القرصنة البحرية عن السطو المسلح على السفن

لقد رأينا في النقطة السابقة التفصيل أن الأفعال التي يمكن أن تعتبر قرصنة هي الأفعال التي ترتكب في أعالي البحار، غير أن التساؤل الذي يطرح في هذا الخصوص، حول طبيعة الأفعال التي تحدث في المياه التي تخضع للولاية القانونية للدولة الساحلية.

و لفض الخلاف حول طبيعة أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي ترتكب ضد السفن في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية للدول الساحلية ، قامت المنظمة البحرية الدولية (IMO) بالتمييز بين أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي ترتكب ضد السفن في أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، وتلك التي تتم في الموانئ أو المياه الداخلية أو المياه الإقليمية للدول الساحلية، حيث اعتبرتها في الحالة الأولى أعمال قرصنة Acts of Piracy في حين أطلقت عليها في الحالة الثانية مصطلح " السطو المسلح ضد السفن Against Ships Armed Robbery" معرفة هذا المصطلح الأخير بأنه: " أي عمل من أعمال العنف غير المشروع أو الاحتجاز أو السلب أو التهديد به، أو أي عمل من أعمال القرصنة يوجه ضد السفينة أو ضد ما عليها من أشخاص أو ممتلكات حال تواجدها في المياه الداخلية للدولة الساحلية ، أو في مياهها الأرخبيبية أو بحرها الإقليمي".<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 187.

<sup>2</sup> - محمد سلامة مسلم دويك، القرصنة البحرية و مخاطرها على البحر الأحمر، طبعة أولى، منشورات الحلبي

الحقوقية، بيروت، 2011، ص 133.

<sup>3</sup> - حيث عرفت المنظمة السطو المسلح بأنه أي عمل من الأعمال التالية:

" 1- any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بذلك تكون المنظمة البحرية الدولية قد ميزت بين أعمال القرصنة البحرية بمفهومها وضوابطها كما حددتها المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS)، وغيرها من أعمال العنف أو الاحتجاز والسلب التي تتم ضد السفن في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو المياه الأرخيبيلية للدول الأرخيبيلية، والتي أدخلتها في إطار جريمة السطو المسلح ضد السفن في البحر.<sup>1</sup>

وعلى هذا الاتجاه سار أيضا مجلس الأمن في قراراته المتعلقة بالقرصنة قبالة السواحل الصومالية حيث استخدم في كل هذه القرارات مصطلح " أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر"،<sup>2</sup> ليميز المجلس بدوره بين أعمال القرصنة كما تضمنتها المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) وأعمال العنف المسلح والاحتجاز والسلب التي تمارس ضد السفن في المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الساحلية.

و من خلال تعريف كل من القرصنة البحرية، والسطو المسلح يتضح الفرق بينهما من حيث مكان وقوع الجريمة، ويترتب على هذا التفريق أثر قانوني يتعلق بالحق بالضبط والقبض على مرتكبي الجريمة ففي حالة السطو المسلح يكون من حق الدولة صاحبة الولاية على المياه، أما في حال القرصنة البحرية فالحق مشروع لأي دولة يمكنها ضبط الحادثة بواسطة سفنها الحربية، واتخاذ الإجراءات القانونية اللازمة وتطبق أنظمتها على مرتكبها.<sup>3</sup>

ومن الجانب الآخر فإن كلاً من القرصنة البحرية، والسطو المسلح على السفن يُعد جريمة مختلفة قانونياً، فالأولى مخالفة للقانون الدولي، و الثانية مخالفة للقانون المحلي ويعد السطو المسلح قرصنة من الناحية التقنية أي من ناحية طريقة التنفيذ والوسائل المستخدمة،

---

property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;

2- any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.

أنظر:

- Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, Adopted on 2 December 2009, IMO, London, Doc. A 26/ Res. 1025, Para. 2.

<sup>1</sup> - عمرانى نادية، القرصنة البحرية و تمييزها عن الأفعال المشابهة لها، مجلة البحوث و الدراسات القانونية و السياسية، ع 6، نوفمبر 2014، ص 143.

<sup>2</sup> - أنظر قرارات مجلس الأمن: 1814 (2008)، 1816 (2008)، 1846 (2008)، 1851 (2008).

<sup>3</sup> - حاشي عسيلي فيدو، ص 42.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

كما أن كلا منهما ينطوي على العنف في معظم الأحوال، وهما متفقان من حيث الأهداف والبواعث، و يستويان في وقوع جزء من العبء الأمني و واجب الحماية على الدول، و جزء آخر على عاتق ملاك السفن، فيجب أن تتخذ التدابير الوقائية و توضح الخطط الأمنية لمواجهة كل منهما على حد سواء، فووق السطو المسلح في مياه خاضعة لسيادة دولة ما لا يعفي ملاك السفينة و مشغلها من مسؤولية الحماية و وضع الخطط و التدابير الأمنية بنفس المستوى الذي يجب أن تكون عليه حال وجودها في المياه الدولية، و من ناحية أخرى فإن الطرف المتضرر ينظر إلى الفعل من زاوية واحدة في كلتا الحالتين، و هي رفع الضرر الواقع عليه، و لا تعنيه المرجعية القانونية أو التسميات، و من هذا المنطلق فإطلاق مصطلح ( السطو المسلح على السفن) على ما يقع في المياه الإقليمية أو الداخلية أو الأنهار لا يحقق الهدف من التفريق بين ما يقع تحت سيادة الدولة، و ما يقع في أعالي البحار، و يخلق الكثير من اللبس، لأن ما يقع في أعالي البحار داخل في نطاق السطو المسلح على السفن هو كذلك، و لهذا فالأفضل أن يكون مصطلح ( القرصنة البحرية) مطلقاً و يتوجه لما يقع في أعالي البحار أو ما يسمى بالقرصنة الدولية، و يطلق مصطلح (القرصنة البحرية الإقليمية) على ما يقع في المياه الخاضعة لسيادة الدولة، و هو ما تطلق عليه المنظمة (IMO) اسم ( السطو المسلح على السفن) و من ثم تطبق الأحكام القانونية المنسجمة مع كل مصطلح، و بهذه الصورة ينسجم كل من المصطلحين إلى حد كبير مع تعريف الأعمال غير المشروعة الوارد في بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005، و مع تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام 1988.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 49.

## المبحث الثاني

### الإرهاب البحري

إذا كانت المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) لعام 1982، و من قبلها المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، قد عرفت القرصنة البحرية وحددت شروطها وضوابطها، على النحو السابق بيانه، فإن تطبيق هذه الشروط على العديد من حوادث العنف غير المشروع التي تمت ضد السفن ومن عليها من أشخاص قد أخرجها من إطار أعمال القرصنة، وأدخلها في إطار الأعمال الإرهابية البحرية، و التي تعرض أمن واستقرار المجتمع الدولي للخطر، لذلك ينبغي في المقام الأول التطرق لمفهوم الإرهاب البحري، و ذلك بمحاولة إيجاد تعريف لمصطلح الإرهاب البحري، و الوقوف على معرفة الأسباب الكامنة وراء انتشار هذه الظاهرة و الأساليب التي تستخدم لارتكاب تلك العمليات الإرهابية، ثم التحدث عن أوجه الاتفاق والاختلاف بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري وذلك على النحو التالي:

#### المطلب الأول: مفهوم الإرهاب البحري.

لقد ارتبط العنف البحري، منذ أن تمكنت السفن من الإبحار في أعالي البحار، حيث كانت تصنف تلك الأعمال في الغالب على أنها قرصنة بحرية، غير أن في النصف الثاني من القرن 20، شقت جريمة الإرهاب طريقها إلى البحر، حيث عملت بعض الجماعات الإرهابية على تعزيز أهدافها في تلك المنطقة.<sup>1</sup>

و بالرغم من محدودية عمليات الإرهاب البحري مقارنة بعمليات الإرهاب بصفة عامة، إلا أنه شكل خطر للأمن الدولي و الوطني، نظرا لاتساع نطاق الأهداف التي تستهدفها الجماعات الإرهابية، فهي لا تكتفي بارتكاب أعمال العنف ضد السفن الخاصة، بل تذهب نحو توجيه عملياتها ضد البنية التحتية البحرية بما في ذلك الموانئ، وأنظمة الملاحة البحرية، و مرافق النفط والغاز في البحر، و خطوط الأنابيب المغمورة وكابلات

<sup>1</sup> - Todd Quinn, Terror Australis - How Maritime Terrorism Affects Australia, Queensland University of Technology Law Journal, Vol. 15, 1999, P. 156.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الاتصالات، وقد ينطوي أيضاً هجمات على المصالح التجارية بما في ذلك صناعات السياحة وصيد الأسماك.<sup>1</sup>

و قد تأكدت مخاوف المجتمع الدولي بعد هجمات 11 سبتمبر 2001 على الولايات المتحدة الأمريكية، أين كشفت عن حجم الدمار الهائل التي تسببه تلك العمليات الإرهابية، حيث تنامت المخاوف من إمكانية توجيه تلك الهجمات ضد الوسائط البحرية، و هو الأمر الذي تحقق بعد الهجوم الانتحاري الذي نفذ ضد المدمرة الأمريكية USS Cole في 12 أكتوبر 2000، و ناقلة النفط العملاقة الفرنسية MV Limburg في 6 أكتوبر 2002، و Super Ferry 14 عام 2004، M Star عام 2010، و قد صنفت هذه العمليات على أنها " إرهاب بحري"، و أكدت للعالم أهمية المشكلة والتهديد لأمن المنطقة البحرية.<sup>2</sup>

غير أن المشكلة التي تثيرها ظاهرة الإرهاب البحري، تتمثل أساساً في جانبها القانوني و ذلك بطرح التساؤل التالي: هل يمكن التعامل مع الإرهاب البحري بتطبيق القانون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية. أم أن هناك نظام قانوني وجد خصيصاً لمكافحة ظاهرة الإرهاب البحري؟ إن الإجابة على هذا التساؤل تؤدي بنا إلى البحث في ماهية هذه الظاهرة و ذلك بالتطرق إلى تعريف الإرهاب البحري، و الوقوف على أسباب و أساليب إرتكابه.

### **الفرع الأول: تعريف الإرهاب البحري.**

شكل موضوع تعريف الإرهاب بوجه عام صعوبات قانونية على المستوى الدولي، و هذا راجع لصعوبة التوافق بين الدول على وضع تعريف موحد لهذه الظاهرة،<sup>3</sup> الأمر الذي انعكس سلباً على موضوع تعريف الإرهاب البحري، و بالرغم من اعتماد الأمم المتحدة و

<sup>1</sup> - Saiful Karim, The rise and fall of the international law of maritime terrorism: The ghost of piracy is still hunting!, New Zealand Universities Law Review, Vol.26, June 2014, P.1.

<sup>2</sup> - Joses Yau Meng Wee, Maritime Terrorism threat in Southeast Asia and its challenges, Journal of the Singapore Armed Forces, Vol. 43, No2, 2017, P. 32.

<sup>3</sup> - راجع الفقرة 1، من تقرير الأمين العام تحت عنوان: التدابير الرامية إلى القضاء على الإرهاب الدولي، الذي قدمه

للجمعية العامة بتاريخ: 21 سبتمبر 1993. أنظر الوثيقة: A/48/267/Add.1

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

من قبلها عصابة الأمم، العديد من معاهدات مكافحة الإرهاب إلا أن هذه الاتفاقيات تميزت باعتماد تعريفات تختلف باختلاف موضوع كل معاهدة.<sup>1</sup>

و تعود أول محاولة للمجتمع الدولي في تعريف مصطلح الإرهاب إلى الثلاثينيات من القرن العشرين، و هذا بعد مقتل الملك اليوغسلافي ألكسندر الأول، و وزير الخارجية الفرنسي لويس بارتو،<sup>2</sup> فقد اعتمدت عصابة الأمم، اتفاقية جنيف لمنع الإرهاب و المعاقبة عليه لعام 1937،<sup>3</sup> حيث تضمنت هذه الاتفاقية تعريف الإرهاب الدولي، و أخذت بمعيار التعدد، و تناولت الإرهاب على أنه: "الأفعال الإجرامية ضد دولة ما، أو التي تهدف أو تكون بطبيعتها مؤدية إلى إثارة الرعب لدى شخصيات معينة، أو مجموعة أشخاص، أو عامة الجمهور."<sup>4</sup> و قد تضمنت المادة 2 من الاتفاقية تحديد لبعض الأفعال التي يمكن أن تشكل صورة من صور الإرهاب، و هذا التحديد ورد في الاتفاقية على سبيل المثال لا الحصر، حيث تضمنت تحديد أن الفعل الذي يمكن اعتباره إرهاباً، هو كل فعل عمدي من طبيعته تعريض الحياة الإنسانية للخطر، و أن يؤدي هذا الفعل إلى وضع عام، و هو ما ينطبق على القرصنة البحرية و السطو المسلح ضد السفن، التي تؤدي إلى تعريض حياة الناس، و الحياة البحرية كلها للخطر و تخلق هذه الجرائم وضع عام خطير.<sup>5</sup>

والظاهر أن أساس الخلاف على تحديد معنى الجرائم الإرهابية، و عدم الاتفاق على وضع تعريف موحد و دقيق لها، إنما يرجع إلى الاختلاف على حدود و نوع الأعمال المشروعة و الأعمال غير المشروعة مما يوصف بأنه إرهاب، فما يعد كفاح مسلح مشروع لتقرير مصير الشعوب لدى دولة أو مجموعة دول، قد يكون إرهاباً غير مشروع لدى دولة أو دول أخرى.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> - Steffi Marianne Plöger, The prevention of Maritime Terrorism, Thesis Master, Faculty of Law, University of Oslo, 2008, P. 5.

<sup>2</sup> - Ben Saul, The Legal Response of the League of Nations to Terrorism, Journal of International Criminal Justice, Vol.4, 2006, 4, P. 78.

<sup>3</sup> - تم التوقيع على هذه الاتفاقية في 16 نوفمبر 1937، إلا أنها لم تدخل حيز النفاذ.

<sup>4</sup> - المادة الأولى الفقرة 2 من اتفاقية جنيف لمنع الإرهاب و المعاقبة عليه لعام 1937.

<sup>5</sup> - صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، مكتبة القانون و الإقتصاد، الرياض، ط1، 2014، ص 146.

<sup>6</sup> - علي حسن الشرفي، الإرهاب و القرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية و الاتفاقيات الدولية، من كتاب الإرهاب و القرصنة البحرية، ط1، مركز الدراسات و البحوث، الرياض، 2006، ص 17.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و تبلورت وجهات نظر الدول في العديد من الاتفاقيات الإقليمية، فقد ذهبت الدول العربية من خلال الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب،<sup>1</sup> إلى النص صراحة بموجب المادة 2 منها على أنه: " لا تعد جريمة حالات الكفاح المسلح بمختلف الوسائل بما في ذلك الكفاح المسلح ضد الاحتلال الأجنبي و العدوان من أجل التحرر و تقرير المصير وفقا لمبادئ القانون الدولي..."

كما نصت صراحة الاتفاقية الإفريقية لمنع الإرهاب و مكافحته،<sup>2</sup> على هذا الاستثناء بموجب المادة 3 إذ جاء فيها: " لا تعد حالات الكفاح الذي تخوضه الشعوب من أجل التحرر أو تقرير المصير طبقا لمبادئ القانون الدولي بما في ذلك الكفاح المسلح ضد الاستعمار و الاحتلال و العدوان و السيطرة الأجنبية أعمالا إرهابية."

و على عكس ما سبق تفصيله اتجهت بعض الدول الغربية و على رأسهم الولايات المتحدة الأمريكية، إلى القول أنه بدلا من إحياء مناقشة عقيمة بشأن وضع تعريف شامل للإرهاب، ينبغي للأمم المتحدة أن تركز على إدانة جميع أعمال و أساليب وممارسات الإرهاب، بوصفها أعمال إجرامية لا يمكن تبريرها أينما ارتكبت و أيا كان مرتكبها.<sup>3</sup>

لقد ظل موضوع الاتفاق على تعريف موحد و شامل للإرهاب الدولي، هو أهم المواضيع نقاشا على مستوى الأمم المتحدة إلى غاية إعتداءات 11 سبتمبر 2001، أين اكتسبت الجهود الدولية الرامية إلى تعريف عام للإرهاب زخما جديدا، حيث اعتمد مجلس الأمن القرار رقم 1566 (2004)، الذي قدم تعريف للإرهاب على أنه: "الأعمال الإجرامية، بما في ذلك تلك التي ترتكب ضد المدنيين بقصد القتل أو إلحاق إصابات جسمانية خطيرة، أو أخذ الرهائن، بغرض إشاعة حالة من الرعب بين عامة الجمهور أو جماعة من الأشخاص أو أشخاص معينين، أو لتخويف جماعة من السكان، أو إرغام

---

1 - الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب والتي تم التوقيع عليها في 22 أبريل 1998، و دخلت حيز النفاذ في 7 ماي 1999.

2 - تم إبرام الاتفاقية الإفريقية لمنع الإرهاب و مكافحته، خلال الدورة 35 لمؤتمر رؤساء دول و حكومات منظمة الوحدة الإفريقية المنعقد في الجزائر من 12 إلى 14 جويلية 1999، و صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-79 المؤرخ في 9 أبريل 2000، ج.ر. عدد 30.

3 - راجع الفقرة 3، من تقرير الأمين العام تحت عنوان: التدابير الرامية إلى القضاء على الإرهاب الدولي، الذي قدمه للجمعية العامة بتاريخ: 21 سبتمبر 1993. أنظر الوثيقة: A/48/267/Add.1

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

حكومة أو منظمة دولية على القيام بعمل ما أو عدم القيام به، والتي تشكل جرائم في نطاق الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية ذات الصلة بالإرهاب ووفقا للتعريف الوارد فيها، لا يمكن تحت أي ظرف من الظروف تبريرها بأي اعتبارات ذات طابع سياسي أو فلسفي أو عقائدي أو عنصري أو عرقي أو ديني أو أي طابع آخر من هذا القبيل...<sup>1</sup>

و خلاصة القول أن هناك صعوبة كبيرة في تحديد مصطلح الإرهاب بصفة العامة، و هو الأمر الذي انعكس سلبا في تعريف الإرهاب البحري، غير أن هذا الأمر لا ينفي وجود بعض المحاولات لتعريف مصطلح الإرهاب البحري، من جانب الفقه الدولي، و بعض المؤسسات و الاتفاقيات الدولية.

### **أولا: التعريف الفقهي للإرهاب البحري.**

هناك عدة محاولات لتقديم تعريف الإرهاب البحري من جانب الفقه الغربي، فقد استند كل من **Young** و **Valencia** في تعريفهما للإرهاب البحري إلى أسلوب المقارنة بين الإرهاب البحري و القرصنة، و ذهبوا إلى القول أن: "الإرهاب يختلف عن القرصنة بشكل واضح و صريح، فالقرصنة هي جريمة ترتكب بدافع الجشع وتستند إلى دوافع مالية، بينما يتجه الإرهاب البحري إلى تحقيق أهداف سياسية، فهو يتجاوز الفعل الفوري المتمثل في مهاجمة أو خطف أي هدف بحري."<sup>2</sup>

و يعرفه **christopher Joyner** على أنه: "الاستخدام المنهجي أو التهديد باستخدام العنف ضد خدمات الشحن الدولية والخدمات البحرية من قبل فرد أو مجموعة لإثارة الخوف والتخويف في أوساط السكان المدنيين من أجل تحقيق طموحات سياسية أو أهداف."<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 3، من قرار مجلس الأمن رقم 1566(2004)، الذي أصدره بتاريخ 8 أكتوبر 2004، في الوثيقة: S/Res/1566(2004)

<sup>2</sup> - " Terrorism is distinct from piracy in a straightforward manner. Piracy is a crime motivated by greed, and thus predicated on financial gain. Maritime terrorism is motivated by political goals beyond the immediate act of attacking or hijacking a maritime target."  
-Rheny Pulungan, The Limitations of the international law on piracy and maritime terrorism: Options for strengthening maritime security in the Malacca Straits, Thesis Doctor, University of Melbourne, June 2014, P. 66.

<sup>3</sup> - " the systematic use or threat to use acts of violence against international shipping and maritime services by an individual or group to induce fear and intimidation in a civilian population in order to achieve political ambitions or objectives."

- Saiful Karim, The rise and fall of the international law of maritime terrorism: The ghost of piracy is still hunting!, Op.Cit, P. 4.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

أما الفقيه **Samuel Pyeatt Menfee** فيعرف الإرهاب البحري على أنه: " أي عمل غير قانوني موجه ضد السفن أو الركاب أو البضائع أو الطاقم أو ضد الموانئ البحرية، بهدف التأثير بشكل مباشر أو غير مباشر على حكومة معينة.<sup>1</sup>"

كما ذهبت مجلة **Jane's Intelligence Review** في تعريفها للإرهاب البحري على أنه: " تعتمد إحداث حالة من الخوف أو الفزع، عن طريق العنف أو التهديد به، في المجال البحري، سعياً لتحقيق أهداف سياسية.<sup>2</sup>"

أما في الفقه العربي، فقد عرفه الدكتور **عادل عبد الله المسدي**، بوصفه صورة من صور الإرهاب في شكله العام على أنه: " أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة، التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله من بضائع وممتلكات، أو ضد الموانئ والأهداف البحرية، بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة أو أي جهة أخرى تحقيقاً لأهداف سياسية.<sup>3</sup>"

### **ثانياً: التعريف الاتفاقي للإرهاب البحري.**

أمام صعوبة وضع تعريف عام و شامل للإرهاب البحري، برزت بعض المحاولات في هذا الشأن على الصعيد الإقليمي، و من قبل بعض المنظمات الدولية المتخصصة، و من خلال العديد من الاتفاقيات الدولية الخاصة، وسنتناول هذه المحاولات في التفصيل التالي:

#### **1- تعريف الإرهاب البحري من قبل مجلس التعاون الأمني في آسيا والمحيط الهادئ.**

قدم مجلس التعاون الأمني في آسيا و المحيط الهادئ (CSCAP)، تعريفاً واسعاً لظاهرة الإرهاب البحري، فقد ذهب إلى القول على أنه: " إرتكاب أعمال وأنشطة إرهابية

<sup>1</sup> - " any illegal act directed against ships, their passengers, cargo or crew, or against seaports with the intent of directly or indirectly influencing a government of group of individuals."

- Saiful Karim, Maritime Terrorism and the Role of Judicial Institutions in the International Legal Order, Publications on Ocean Development, Vol 82, October 2016, P.40.

<sup>2</sup> - " the deliberate creation and exploitation of fear through violence or the threat of violence in the pursuit of political change, in the maritime domain."

- Frederick Chew, Piracy, maritime terrorism and regional interests, Geddes Papers, 2005, P.74.

<sup>3</sup> - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 54.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

داخل البيئة البحرية، باستخدام أو ضد السفن أو المنصات الثابتة في البحر أو في الموانئ، أو ضد أي من ركابها أو طاقمها، ضد المرافق و المستوطنات الساحلية بما في ذلك المنتجعات السياحية و المناطق و المدن المينائية."

الملاحظ على هذا التعريف أنه اكتفى بتعداد الأعمال التي تعد من قبيل الأعمال الإرهابية البحرية، إلا أنه لم يقدم تفسير لتلك الأعمال، و هذا ما يعكس العمومية التي تميز تعريف الإرهاب.<sup>1</sup>

### 2- تعريف الإرهاب البحري وفق ما تعرضه المنظمة البحرية الدولية.

لقد حاولت المنظمة البحرية الدولية (IMO) وضع تعريف للإرهاب البحري واعتبرته على أنه: "السعي لأغراض سياسية أو بغية التأثير على ممارسة حقوق دولة أخرى أو كيان سياسي آخر، عن طريق القيام بفعل واحد أو مجموعة من الأفعال التالية:

- احتجاز أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل بحري آخر عن طريق التهديد بالقوة.

- اقرار عمل عنيف أو التهديد باقترافه إزاء شخص على متن السفينة مما قد يعرض الملاحة الآمنة للخطر.

- تدمير سفينة أو منصة بحرية أو بضائع أو مرفق ملاحى أو الإضرار بها أو وضع نبيطة (جهاز تدمير) يحتمل أن تدمرها أو تضر بها.

- القيام عن علم بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> - " the undertaking of terrorist acts and activities within the maritime environment, using or against vessels or fixed platforms at sea or in port, or against any one of their passengers or personnel, against coastal facilities or settlements, including tourist resorts, port areas and port towns or cities."

- Stephan Moreels, The insurability of maritime terrorism, Thesis Master, University of Ghent, Belgium, 2015 – 2016, P.4.

<sup>2</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 224.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

### 3- تعريف الإرهاب البحري في بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

لقد أشارت المادة 3 مكرر من البروتوكول لمفهوم الإرهاب البحري عندما نصت على أنه يدخل ضمن الأفعال غير المشروعة ما يلي:

1- يرتكب أي شخص جُرمًا في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

أ- عندما يكون الغرض من الفعل، بحكم طابعه أو سياقه، تخويف السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل ما أو الامتناع عن القيام به:

1- استخدم ضد سفينة أو على متنها أو أنزل من سفينة أي مواد متفجرة أو مواد مشعة أو سلاحًا بيولوجيًا أو كيميائيًا أو نوويًا بطريقة تسبب أو يرجح أن تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررًا بالغًا؛

2- أو أفرغ من سفينة زيتًا أو غازًا طبيعيًا مسيلًا أو مادة خطيرة أو ضارة أخرى، لا تشملها الفقرة الفرعية (أ-1)، بكميات أو تركيز يسبب أو يرجح أن يسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررًا بالغًا؛

3- أو استخدم سفينة بطريقة تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررًا بالغًا؛

4- أو عند، تهديدًا مشروطًا أو غير مشروط، طبقًا لما ينص عليه القانون الوطني، بارتكاب جُرم تنص عليه الفقرة الفرعية (أ) 1 أو 2 أو 3.

ب- أو نقل على متن سفينة:

1- أي مواد متفجرة أو مواد مشعة، مع العلم بأن القصد منها هو استخدامها للتسبب، أو للتهديد بالتسبب، المشروط أو غير المشروط، طبقًا لما ينص عليه القانون الوطني، بالوفاة أو بإصابة جسيمة أو بضرر بالغ لغرض تخويف السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به؛

2- أو أي سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي، مع العلم بأنه سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي على النحو المعرّف في المادة 1؛

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

3- أو أي مادة مصدر، أو مادة خاصة قابلة للإنشطار، أو معدات أو مواد مصممة أو مُعدّة خصيصًا لمعالجة أو استخدام أو إنتاج مادة خاصة قابلة للإنشطار، مع العلم بأن القصد هو استخدامها في نشاط نووي تفجيري أو في أي نشاط دوري آخر لا يخضع ل ضمانات وفقا لاتفاق الضمانات الشاملة صادر عن الوكالة الدولية للطاقة الذرية؛

4- أو أي معدات أو مواد أو برمجيات أو تكنولوجيا ذات صلة تُسهم إسهامًا كبيرًا في تصميم أو تصنيع أو إيصال سلاح بيولوجي أو نووي أو كيميائي، بقصد استخدامها لهذا الغرض...<sup>1</sup>

### **4- تعريف الإرهاب البحري في بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة في الجرف القاري لعام 2005.**

لقد جاءت المادة 2 مكرر من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة في الجرف القاري لعام 2005، بتعريف للإرهاب البحري، و ذلك بنصها على أن: " يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذا البروتوكول إذا ما قام بصورة غير مشروعة عن عمد بما يلي، عندما يكون الغرض من الفعل، بحكم طابعه أو سياقه، تخويف السكان، أو إرغام حكومة أو منظمة دولية علي القيام بأي عمل أو الإمتاع عن القيام به:

أ- استخدم ضد منصة ثابتة أو على متنها أو انزل من منصة ثابتة أي مادة متفجرة أو مادة مشعة أو سلاحا بيولوجيا أو كيميائيا أو نوويا بطريقة تسبب أو يرجح أن تسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضرارا بالغا،

ب- أو إفراغ من منصة ثابتة زيتا أو غازا طبيعيا مسيلا أو مادة ضارة أخرى، لا تشملها الفقرة الفرعية (أ)، بكميات أو تركيز يسبب أو يرجح أن يسبب الوفاة أو إصابة جسيمة أو ضررا بالغا،

---

<sup>1</sup> - راجع المادة ( 3 مكرر)، من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، و التي تم التوقيع عليها بلندن في 14 أكتوبر 2005، و صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 272-10، المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر عدد 69.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

ج- أو هدد، تهديدا مشروطا أو غير مشروط، طبقا لما ينص عليه القانون الوطني، بارتكاب جرم تنص عليه الفقرة الفرعية (أ) أو الفقرة الفرعية (ب).<sup>1</sup>

الملاحظ على هذه المادة أنها قدمت تعريف أكثر دقة و وضوح و شمولية من التعريف الذي قدمته المادة 2 من البروتوكول المعدل لعام 1988، غير أن ما يعاب على هذا التعريف على غرار التعريفات السابقة، أنه قصر الإرهاب البحري في صورة واحدة و المتمثلة في العمليات الإرهابية التي تستهدف المنصات الثابتة في الجرف القاري.

### **ثالثا: تعريف الإرهاب البحري في التشريعات الداخلية.**

أمام صعوبة التوافق الدولي على إعطاء تعريف للإرهاب، اتجهت غالبية الدول إلى تعريف هذه الظاهرة بحسب وجهة نظر الدول لها، غير أن ما ميز تلك التعريفات التي جاءت بها التشريعات الداخلية، هي العمومية و الوصفية أثناء تقديمها لتعريف الجريمة الإرهابية، كما أنها من جهة أخرى لم تقدم تعريف للإرهاب البحري، بل اكتفت بالإشارة إليه من خلال تلك التعريفات العامة، و هذا ما تجلى في قانون العقوبات الفرنسي رقم 1550-2005، حيث نصت المادة 421-1 على أن: "تشمل أعمال الإرهاب، الأفعال التي تكون مرتبطة عمداً بمشروع فردي أو جماعي بغرض الإخلال بالنظام العام بصورة خطيرة عن طريق الترهيب أو الإرهاب، و هي الجرائم التالية:

1 - الهجمات الطوعية المتعمدة التي تستهدف حياة الأشخاص و سلامتهم، و احتجاز و اختطاف الطائرات أو السفن أو أي وسيلة نقل أخرى..."<sup>2</sup>

الملاحظ على ما جاء في النص السابق، أن المشرع الفرنسي قد أشار للإرهاب البحري كصورة من صور الإرهاب، و ذلك عند الحديث عن الأفعال الإرهابية الموجهة ضد وسائل النقل، و خص بالذكر السفن التي تعتبر أكبر الأهداف البحرية عرضة للهجمات الإرهابية في البحر.

<sup>1</sup> - راجع المادة 2 مكرر، من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، التي تم التوقيع عليها بلندن في 14 أكتوبر 2005، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 10-271، المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر. عدد 68.

<sup>2</sup> - Voir: L'article 421-1 de code pénal française, Modifié par L'article 17 de la Loi n°2005-1550 du 12 décembre 2005, Journal Officiel de la République Française, n°289 du 13 décembre 2005.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

أما المشرع الجزائري، فقد سار على ذات النهج الذي سار عليه المشرع الفرنسي، فقد تناول هذا الموضوع لأول مرة من خلال المرسوم التشريعي 92-03،<sup>1</sup> المتعلق بمكافحة التخريب و الإرهاب، إلا أن هذا المرسوم التشريعي لم يعمر طويلا، فقد بادر المشرع الجزائري إلى إلغائه بإصدار الأمر رقم 95-11، المتعلق بالجرائم الموصوفة أفعالاً إرهابية أو تخريبية، و تم دمج هذا الأمر ضمن قانون العقوبات، و قد عرف الجريمة الإرهابية بموجب المادة 87 مكرر بالقول أنه: "يعتبر فعلاً إرهابياً أو تخريبياً في مفهوم هذا الأمر، كل فعل يستهدف أمن الدولة و الوحدة الوطنية و السلامة الترابية و استقرار المؤسسات و سيرها العادي عن طريق أي عمل غرضه ما يأتي:

- بث الرعب في أوساط السكان و خلق جو انعدام الأمن من خلال الاعتداء المعنوي أو الجسدي على الأشخاص أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر أو المس بممتلكاتهم.

- عرقلة حركة المرور أو حرية التنقل في الطرق و التجمهر أو الاعتصام في الساحات العمومية.

- الاعتداء على رموز الأمة و الجمهورية و نبش و تدنيس القبور .

- الاعتداء على وسائل المواصلات و التنقل و الملكيات العمومية و الخاصة و الاستحواذ عليها أو احتلالها دون مسوغ قانوني....<sup>2</sup>

ما يلاحظ على النص السابق الذكر، أن المشرع الجزائري هو الآخر قدم تعريفا عاما لظاهرة الإرهاب و عدد صورها، و لم يتطرق إلى تعريف الإرهاب البحري، بل أشار إليه من خلال الفقرة 5 من المادة 87 مكرر و ذلك بالحديث عن الاعتداءات التي تتم ضد وسائل النقل.

غير أن ما يعاب على هذا التعريفين هو اكتفائهما بالإشارة إلى الإرهاب البحري، دون أن يقيما بتقديم تعريف محدد لظاهرة الإرهاب البحري، و هذا ما يعد قصورا تشريعيا في

<sup>1</sup> - المرسوم التشريعي رقم 92-03، المؤرخ في 30 سبتمبر 1992، المتعلق بمكافحة التخريب و الإرهاب، ج.ر عدد 70.

<sup>2</sup> - راجع المادة 87 مكرر من الأمر رقم 95-11 المؤرخ في 25 فيفري 1995، المتعلق بالجرائم الموصوفة أفعالاً إرهابية أو تخريبية، المعدل و المتمم لقانون العقوبات، ج.ر عدد 11.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

مجال مكافحة لتلك الظاهرة، خصوصاً و أن الإرهاب البحري يختلف عن الإرهاب بصفة عامة سواء من حيث الوسط التي تتم فيه العمليات الإرهابية و الأهداف التي توجه ضدها، و كذلك من حيث الأساليب التي يستعملها هؤلاء الإرهابيين، الأمر الذي يتطلب تدخلاً تشريعياً لسن قانون خاص بمكافحة الإرهاب البحري يتماشى والاتفاقيات الدولية المعنية، خصوصاً و أن كلتا الدولتين يعتبران أطرافاً فيها.

### **الفرع الثاني: حقيقة الإرهاب البحري.**

يقتضي موضوع البحث في حقيقة تهديد الإرهاب البحري للأمن البحري بصفة عامة، التطرق أولاً لنشأة هذه الظاهرة و تطورها التاريخي و ذلك بإبراز بعض العمليات الإرهابية التي تمت في هذا الخصوص، ثم التطرق فيما بعد لأهم الأسباب التي أدت لبروز هذه الظاهرة في الوقت الحالي، و التعرف على أساليب التي تستخدمها الجماعات الإرهابية لتنفيذ تلك العمليات، و محاولة طرح بعض السيناريوهات المحتملة لحدوث تلك العمليات.

### **أولاً: نشأة ظاهرة الإرهاب البحري.**

الإرهاب البحري وإن لم يكن بالظاهرة القديمة إلا أنه ليس بالظاهرة الجديدة على صعيد الممارسة الدولية، و يعود تاريخ الإرهاب البحري إلى ثلاثينيات القرن العشرين عندما قامت منظمة مناهضة للفاشية و المعروفة باسم "Wollweber league"، بأكثر من 20 عملية اغتيال على متن سفن تجارية تابعة للدول الفاشية،<sup>1</sup> غير أنه يمكن تأريخ الفترة الحالية للإرهاب البحري الحديث من أوائل الستينيات تقريباً عندما سيطرت عمليات الاختطاف واحتجاز الرهائن لأغراض سياسية على الحوادث البحرية، فكانت البداية بحادثة اختطاف السفينة البرتغالية Santa-Maria عام 1961، و منذ ذلك الحين و حوادث الإرهاب البحري تتوالى و هذا حتى منتصف الثمانينات.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -Steffi Marianne Plöger, Op.Cit, P.10.

<sup>2</sup> - للإطلاع على أهم العمليات الإرهابية البحرية خلال فترة الستينات و السبعينات من القرن العشرين، يراجع:  
- Stephan Moreels, Op.Cit, PP. 12-13.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و تعتبر حادثة اختطاف السفينة الايطالية Achille Lauro عام 1985، أهم العمليات الإرهابية التي ميزت البيئة البحرية في العصر الحديث،<sup>1</sup> فهي ذات أهمية قانونية باعتبارها الدافع المباشر الذي أدخل ظاهرة الإرهاب البحري إلى حقل القانون الدولي، من خلال إقرار اتفاقية السلامة البحرية لعام 1988 (SUA)، التي وضعت تعريف للإرهاب البحري و عددت صورته، و أقرت أحكام مكافحته على الصعيد الدولي.

إذا كان الفضل القانوني للإرهاب البحري يعود لحادثة Achille Lauro، فإن الهجمات الإرهابية 11 سبتمبر 2001 على الولايات المتحدة الأمريكية، قد كشفت للعالم حجم التهديدات التي تشكلها العمليات الإرهابية على أمن و استقرار الجماعة الدولية، و قد أصبح من الواضح أن الإرهابيين قادرون على استخدام وسائل غير تقليدية لاستغلال أي ضعف محتمل في أمن الدولة، خصوصا و أن المجال البحري هو أحد المجالات التي تثير القلق الأمني وهو عرضة بشكل خاص للهجمات الإرهابية، حيث أنه غير متحكم به بشكل جيد، كما أن موانئها يصعب تأمينها بحسب طبيعتها.<sup>2</sup>

و ما زاد من مخاوف ارتكاب أعمال إرهابية في المجال البحري، هو احتمال تقارب القراصنة بالجماعات الإرهابية و إن كان هذا الأمر قد تم المبالغة فيه،<sup>3</sup> إلا أن الأمر الثابت هو انتشار تلك الجماعات الإرهابية عبر مختلف مناطق الاختناق البحري، خاصة مضيق ملقا و خليج عدن، قد ساهم في ارتفاع تهديدات الإرهاب البحري.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Khansa Lagdami, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol.18, 2012/1, P.2.

<sup>2</sup> - Eric Shea Nelson, Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats, Global Security Studies, Vol 3, 2012, P. 20.

<sup>3</sup> - Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia Pacific Region, Security Challenges, Vol.2, October 2006, P. 81.

<sup>4</sup> - هناك العديد من الجماعات الإرهابية التي اشتهرت بعمليات الإرهاب البحري، نذكر منها: جبهة نمر تحرير تامل التي نفذت عدة هجمات انتحارية باستعمال قوارب ضد الحكومة السريلانكية. و تنظيم القاعدة الذي يركز هجماته في خليج عدن. كما توجد عدة تنظيمات إرهابية في جنوب شرق آسيا تنشط على مستوى مضيق ملقا كالجبهة الإسلامية لتحرير مورو، و جماعة أبوسيف في الفلبين، كما تتمركز حركة تحرير دلتا النيجر على مستوى خليج غينيا، فقد قامت بتقجير خطوط أنابيب النفط في دلتا نهر النيجر. لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يراجع:

- Hugues Eudeline, Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui: Les risques d'une collusion contre-nature, EchoGéo, 10 | 2009, PP.4-7.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و قد تأكدت تلك المخاوف بتجسيد عمليات الإرهاب البحري في الأمر الواقع، و سنتطرق بالذكر إلى أهم الحوادث البحرية:

- في 12 أكتوبر 2000، تم تفجير المدمرة الأمريكية USS Cole في ميناء عدن أثناء تزودها بالوقود، باستخدام قارب صغير من قبل مجموعة من الإرهابيين، و قد أسفر هذا الهجوم عن مقتل 19 شخصا (من بينهم اثنان من الانتحاريين) و إصابة 39 آخرين.<sup>1</sup>

- في 13 أكتوبر 2002، تمت مهاجمة ناقلة النفط الفرنسية Limburg، والتي كانت محملة بما 299 ألف طن من النفط، أثناء تواجدها بالقرب من أحد الموانئ اليمنية. وأسفر الهجوم عن مقتل أحد أفراد الطاقم، وتسرب ما يقرب من 90 ألف برميل من النفط في مياه البحر. وقد أكد أفراد الطاقم، أنهم شاهدوا قاربا صغيرا يسير بسرعة تجاه السفينة، قبل وقوع الانفجار مباشرة، وهذا ما أكدته التحقيقات التي تمت بعد ذلك، وقد تم العثور على مادة TNT، مما يؤكد أن ناقلة النفط الفرنسية تعرضت لهجوم إرهابي في المياه الإقليمية اليمنية.<sup>2</sup>

- بتاريخ 27 فيفري 2004، وقع الهجوم الإرهابي الأكثر دموية في البحر، أين تم تفجير العبارة Super Ferry 14 بالقرب من خليج مانيل بالفلبين، و قد راح ضحيتها مقتل 116 شخصا.<sup>3</sup>

- في 19 أوت 2005، قام تنظيم القاعدة بالعراق، باستهداف سفينتين حربيتين أمريكيتين USS Ashland و USS Kearsarge، بالقرب من ميناء العقبة الأردني، و لم يسفر هذا الهجوم عن أية خسائر.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Khanssa Lagdami, Op.Cit, P.2.

<sup>2</sup> - Jayant Abhyankar , Piracy and maritime violence a continuing threat to maritime industry, ICC, IMB, November2012, P.13.

<sup>3</sup> - حيث سعد أحد أعضاء "جماعة أبو سياف" الإرهابية على متن السفينة حاملة عبوة ناسفة مخبأة داخل جهاز تلفاز في صندوق من الورق المقوى على أنها أمتعة محمولة باليد ثم غادر السفينة قبل أن تنبحر. و تكونت العبوة الناسفة من 3.6 كغ من متفجرات TNT التجارية، و زودت بجهاز توقيت تم ضبطه لينفجر بعد 90 دقيقة من انطلاق السفينة. لمزيد من التفاصيل حول هذا الحادث يراجع:

- بول بيرك، المرجع السابق، ص 36.

<sup>4</sup> - لمزيد من التفاصيل حول مختلف عمليات الإرهاب البحري، يراجع:

ثانيا: أسباب انتشار الإرهاب البحري.

لعله من نافلة القول، التذكير بأن الوسط البحري من بين الأهداف الأقل احتمالية لتنفيذ عمليات إرهابية مقارنة بالمجال البري و الجوي، فقد أكدت إحصائيات العمليات الإرهابية بصفة عامة أن هناك حوالي 2% من تلك العمليات كانت مرتبطة بالمجال البحري خلال 30 سنة الماضية،<sup>1</sup> و يرجع المحللون قلة الهجمات الإرهابية ضد السفن إلى عدة أسباب، لعل من أهمها:

- تمركز الجماعات الإرهابية بعيدا عن المناطق البحرية، و قلة إمكاناتها بالشكل الذي لا يمكنها من القيام بعملياتها في البحار، بعيدا عن مسرح عملياتها الأساسي، فالقيام بهجمات إرهابية ضد السفن في البحار، هو أمر يتطلب مهارات و إمكانات خاصة، مثل الحاجة للدعم من قواعد بحرية، و الحاجة إلى أشخاص ذوي مهارات خاصة، و مدربين تدريباً عاليا على وضع المتفجرات على سطح المياه و في أعماقها، هذه الإمكانيات قد لا تكون متاحة للكثير من الجماعات الإرهابية، الأمر الذي يدفع بها إلى التردد بالقيام بتلك الهجمات.

- أن الأهداف البحرية، دائما ما تكون بعيد عن الأنظار، مما يجعل أي هجمات ضدها أقل تأثيرا، عن غيرها من الهجمات الإرهابية التي توجه إلى أهداف اليابسة، و التي تكون - بحكم قربها من السكان و التواجد الإعلامي - أكثر تأثيرا على الرأي العام، و لفت انتباهه إلى قضية معينة، و هو الهدف الأساسي الذي تسعى الجماعات الإرهابية إلى تحقيقه، و هو ما لا يمكن تحقيقه بنفس القدر، لو وجهت هذه الهجمات إلى أهداف بحرية.<sup>2</sup>

- أن الجماعات الإرهابية، غالبا ما تكون مقيدة بسقف مالي معين لتنفيذ عملياتها، و لذا فهي تلجأ إلى اختيار الوسيلة الأكثر ملاءمة للقيام بهذه العمليات، و التي تضمن من خلالها أكبر قدر من احتمالية النجاح، و الأكثر سهولة في النتائج المرجوة منها، و من ثم فهي غالبا ما تفضل القيام بعملياتها ضد الأهداف البرية و الابتعاد عن الأهداف البحرية، التي قد تفوق ما لديها من إمكانيات مادية و بشرية.<sup>3</sup>

- Hugues Eudeline, Le terrorisme maritime contemporain, Stratégique 2012/2, PP. 290-298.

<sup>1</sup> - Rheny Pulungan, Op.Cit, P.65.

<sup>2</sup> - Peter Chalk, Op.Cit, PP.19-20.

<sup>3</sup> - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 48.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

وعلى الرغم من العوامل السابق ذكرها التي ساهمت في ابتعاد الجماعات الإرهابية عن مهاجمة السفن، والأهداف البحرية بشكل عام لفترة طويلة، فقد شهدت الآونة الأخيرة توجها من بعض الجماعات الإرهابية لتوجيه عملياتها ضد أهداف بحرية، و يمكن أن نرجع هذا التوجه لعدة أسباب منها:

- أن العوامل التي أدت إلى وجود ظاهرة القرصنة وتناميها استفادت منها الجماعات الإرهابية في توجيه هجماتها إلى الأهداف البحرية والتي يأتي على رأسها، نقص وعدم كفاءة القوات المكلفة بحراسة شواطئ الدول وسواحلها وقلّة الإجراءات الأمنية في الموانئ.<sup>1</sup>
- تزايد فرص ارتكاب هجمات إرهابية في الوسط البحري، نظرا لكثرة الأهداف البحرية التي تلفت نظر الجماعات الإرهابية والتي يرون في مهاجمتها ما يحقق الأهداف التي يسعون إليها، فعلى سبيل المثال، تعد منطقة جنوب شرق آسيا واحدة من أكثر نقاط الاختناق ازدحاما و إستراتيجية في العالم، حيث تمثل ما يقرب من 40 ٪ من إجمالي التجارة البحرية العالمية، و مع مرور العديد من السفن كل يوم، فإن فرصة اختطاف سفينة لاستخدامها كسلاح لتنفيذ هجمات إرهابية، تكون عالية الاحتمال.<sup>2</sup>
- تزايد أعداد الشركات التجارية المتخصصة في مجال الرياضات البحرية والتدريب والتي يمكن من خلال ما تقدمه من خدمات، والتي مكنت الجماعات الإرهابية من كيفية التعامل مع الأهداف البحرية.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> - فالدول تهتم عادة بتشديد الإجراءات الأمنية في المطارات، و حماية الأهداف الإستراتيجية الموجودة على اليابسة، أكثر من اهتمامها بدعم الإجراءات الأمنية في الموانئ، ففي الولايات المتحدة على سبيل المثال، تشير الإحصاءات إلى أن المبالغ المقررة لدعم الإجراءات الأمنية في المطارات، تتجاوز 18 مليار دولار، بينما لا تتعدى المبالغ المقررة لدعم الإجراءات الأمنية في الموانئ البحرية 630 مليون دولار. أنظر:

- Peter Chalk, Op.Cit, P. 22.

<sup>2</sup> - " Southeast Asia is one of the world's busiest and strategic chokepoints, accounting for approximately 40% of the total global maritime trade.2 With numerous ships passing by each day, the opportunity to hijack a ship to use as a weapon or carry out attacks (e.g., planting a bomb) on-board ships remains high."

- Joses Yau Meng Wee, Op.Cit, P.33.

<sup>3</sup> - حيث تشير بعض التقارير إلى أن أفراد بعض الجماعات الإسلامية في أندونيسيا، إننسبوا إلى دورات تدريبية تقدمها بعض المؤسسات المتخصصة، و كان الهدف من هذه الدورات - حسب تقارير قوات الأمن المحلية- التدريب على كيفية القيام بمهاجمة أهداف بحرية، منها أنابيب الغاز و البترول و غيرها من الأهداف البحرية على سواحل Mindanao. أنظر:

- Peter Chalk, Op.Cit, P. 22.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

- أن مهاجمة السفن وغيرها من الأهداف البحرية، يكون من شأنه إحداث عدم الاستقرار في الاقتصاد العالمي، وذلك أن مهاجمة الموانئ والسفن أثناء مرورها في الممرات البحرية الهامة سيؤدي بلا شك إلى التأثير على حركة الملاحة الدولية ومن ثمة حدوث اختلال على أسعار بعض السلع والخدمات الحيوية.<sup>1</sup>

- أن الهجمات الإرهابية ضد السفن خصوصا سفن الرحلات، قد تكون وسيلة من وسائل الضغط على حكومات الدول، لدفعها لتبني موقف سياسي معين، مقابل إطلاق سراح الرهائن، كما قدمت خدمة شحن الحاويات للإرهابيين وسيلة لنقل المواد والأشخاص.<sup>2</sup> تلك هي أهم العوامل التي أدت إلى زيادة اهتمام الجماعات الإرهابية بالهجوم على السفن التجارية وغير التجارية التي تجوب البحار والمحيطات، وذلك بعد أن وجدت الطريق ميسرا، وأصبح لديها ما يؤهلها للقيام بمثل هذه الهجمات.

### ثالثا: الأهداف و السيناريوهات المحتملة لعمليات الإرهاب البحري.

لفهم مخاطر الإرهاب البحري، يجب فحص نقاط الضعف والنتائج المحتملة التي يمكن أن تكون مرتبطة بهجمات محتملة، و أن يستند هذا التحليل إلى معلومات ورؤى حقيقية للقدرات وأهداف المنظمات الإرهابية.<sup>3</sup> و ترتكب تلك العمليات الإرهابية بشكل خاص ضد السفن و الموانئ.

#### 1- السفن:

تعتبر السفن، أكثر الأهداف البحرية عرضة للهجمات القرصنة و الإرهاب، خاصة السفن التجارية التي تحمل شحنات خطيرة يمكن أن تحولها إلى قنبلة، وعبارات الركاب، و سفن الحاويات، و تعد ناقلات غاز البترول السائل (LPG) والناقلات الكيميائية أكثر بروزا في إحصائيات القرصنة، لذلك تكون أكثر عرضة للهجوم الإرهابي، كونها أبطأ عموما من السفن الكبيرة، ولديها أطقم تشغيل أقل.<sup>4</sup> كذلك بالنسبة لناقلات النفط، على

<sup>1</sup> - فقد كان للهجوم على ناقلة النفط الفرنسية Limburg، أثره السلبي على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي، الأمر الذي أدى إلى إرتفاع طفيف في أسعار النفط على مستوى العالم، إضافة إلى تأثيره على حركة السفن التجارية على السواحل اليمنية. أنظر:

- Ibid, P.24.

<sup>2</sup> - Steffi Marianne Plöger, Op.Cit, P. 15.

<sup>3</sup> - Joses Yau Meng Wee, Op.Cit, P.14.

<sup>4</sup> - Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia Pacific Region, Op.Cit, P. 83.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

اعتبار أن النفط يمثل سلعة حيوية للاقتصاد العالمي، و هو الأمر الذي لم تغفله المنظمات الإرهابية، فناقلات النفط الكبيرة تشكل هدفا مغريا للهجوم الإرهابي لعدة أسباب فهي بطيئة الحركة ومن الصعب أن تقوم بالمناورة مما يترك لقبطان السفينة خيارات قليلة لإجراء مناورات دفاعية، ويمثل النفط رمزا يعتمد عليه العالم الصناعي، وتتنظر إليه القاعدة والجماعات الإرهابية الأخرى على أنه هدف مميز.<sup>1</sup> هذا بالإضافة إلى السفن الحربية، الأمر الذي تأكد بعد الإعتداء على المدمرة الأمريكية USS Cole.

و تكون السفن عرضة للمخاطر في الموانئ و المنافذ المؤدية إليها، أكثر مما هي عليه عندما تكون في عرض البحر، حيث تحصل على حماية كبيرة من حجمها وسرعتها، ذلك أن معظم السفن التجارية الحديثة تبحر بسرعات تفوق أربعة عشر عقدة، أين يكون من الصعب والخطير على السفن الصغيرة الاقتراب منها بهذه السرعة، كما تواجه السفن تهديدات من الأقاليم البرية و القوارب الصغيرة و السباحة تحت الماء، أثناء المكالمات التي تجريها مع خدمات الميناء.<sup>2</sup>

### **2- الموانئ:**

تعد الموانئ بمثابة عقدة حرجة في نظام النقل البحري العالمي، باعتبارها مواقع ثابتة ودائمة، الأمر الذي يجعلها أكثر عرضة للخطر فهي تشكل نقطة فشل لخطوط الاتصالات البحرية (SLOCs)،<sup>3</sup> ذلك أن أمن الميناء يتطلب مراقبة جميع الوسائط المحيطة به كالأقاليم البرية و الجوي و سطح البحر و أعماقه،<sup>4</sup> و ما يزيد من صعوبة حفظ أمن الموانئ هو اختلاف طبيعتها الجغرافية من ميناء إلى آخر، واتساع نطاق حدوده، و كثرة عدد الأشخاص العاملين به، كما أنها مناطق مزدحمة يسهل الوصول

<sup>1</sup> - بول بيرك، المرجع السابق، ص 24.

<sup>2</sup> - Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia Pacific Region, Op.Cit, P. 83.

<sup>3</sup> - " Ports form single points of failure for SLOCs..."

- Michael Edgerton, Op.Cit, P. 35.

<sup>4</sup> - فالمطارات لديها محيط محدد وعادة ما تتشأ "المنطقة العازلة" بينها و بين الأنشطة الأخرى، ويتم التحكم في الوصول إلى المطار بسهولة أكبر من التحكم في الميناء، كما يتوقع فحص ركاب الخطوط الجوية مع أمتعتهم ومراقبة عمال الخطوط الجوية والمطارات عن كثب، وبالمقارنة مع ذلك نجد الموانئ لا تحتوي على محيط محدد بوضوح، فعلى الجانب الأرضي دائما ما تكون موجودة أو مجاورة للمناطق الحضرية المكتظة بالسكان.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

إليها عن طريق البر و البحر، و يضاف إلى ما سبق اهتمام الحكومات المتزايد بالأمن الجوي و الداخلي، على حساب الأمن البحري بصفة عامة وأمن الموانئ بصفة خاصة.<sup>1</sup>

### **3- السيناريوهات المحتملة لعمليات الإرهاب البحري.**

أما بالنسبة لأساليب الإرهاب البحري، فليس هناك طريقة واحدة محددة لتنفيذ جميع العمليات الإرهابية، ذلك أن الإرهاب البحري ليس ثابتاً، ففي الواقع هناك العديد من السيناريوهات المحتملة للإرهاب البحري، وقد تكون تلك السيناريوهات بديلة ومكملة لبعضها البعض، و قد تكون رئيسية لعمليات الإرهاب البحري، التي اعتبرت مصدر قلق خاص بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، و يمكن تقسيمها إلى المجموعات التالية:

- **السيناريو 1:** تهريب المواد الكيماوية والبيولوجية والإشعاعية والمواد المتفجرة CBRE عبر حاويات البضائع لتنفيذ هجمات في موانئ تجارية هامة، مثل هونغ كونغ أو سنغافورة أو أهداف رئيسية على الأرض، فمع نقل أكثر من 100 مليون حاوية شحن عبر موانئ العالم كل عام، من المحتمل أن يختار الإرهابيون تهريب موادهم من مادة CBRE في إحدى هذه الحاويات، مستفيدين من حجمها الكبير، و عدم القدرة على إجراء فحص 100% لجميع حاويات البضائع.<sup>2</sup>

- **السيناريو 2:** إغراق سفينة لعرقلة حركة الملاحة في مضيق بحري كمضيق ملقا وسنغافورة، هذا السيناريو من الهجوم شائع بين بعض الأكاديميين و الإعلاميين، غير أن هذا السيناريو أقل احتمالية من حيث الوقوع إن لم يكن مستحيلاً لسببين رئيسيين.<sup>3</sup> الأول يعود إلى اتساع عرض المضائق البحرية، أين يتعين إغراق أكثر من سفينة كبيرة في الموقع لعرقلة جانب من خدمات الدعم الفني للملاحة البحرية في المضيق، أما السبب الثاني فيتعلق بصعوبة اختطاف سفينة كبيرة وإدارتها لإغراقها في الوضع الأمثل، حيث ستكون هذه المهمة صعبة للغاية حتى بالنسبة للبحارة ذوي الخبرة العالية الذين يعملون بمساعدة القاطرات.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia Pacific Region, Op.Cit, P. 84.

<sup>2</sup> - Joses Yau Meng Wee, Op.Cit, P.34.

<sup>3</sup> - Catherine Zara Raymond, Maritime Terrorism in Southeast Asia: Potential Scenarios, Terrorism Monitor, Vol.4, Issue 7, April 2006, P. 2.

<sup>4</sup> - Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia Pacific Region, Op.Cit, P. 85.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

- **السيناريو 3:** استخدام السفن المحملة بالمواد الخطرة كقنبلة عائمة، و يتمثل هذا السيناريو أساسا في اختطاف ناقلة غاز طبيعي مسال (LNG) ثم تفجيرها كقنبلة عائمة أو استخدامها كسلاح ضد منشآت الميناء.<sup>1</sup>

- **السيناريو 4:** الهجوم بالقنابل على سفن الرحلات و عبارات الركاب، على الرغم من اعتقاد خبراء الأمن البحري، أن سفن الركاب لا تعتبر كأهداف جيدة لعمليات الإرهاب البحري، نظرا لكثرة الناس المتواجدين على متنها و صعوبة الصعود إليها، إلا أن الواقع أثبت عكس ذلك، و قد تجلى ذلك من خلال العديد من الهجمات على عبارات الركاب في أرخبيل الفلبين و اندونيسيا في السنوات الأخيرة، و مثال ذلك الهجوم على Super Ferry 14، و قد أوضح هذا الهجوم الإرهابي، أن المشكلة لا تنحصر أساسا في آثار الانفجار الفعلي فحسب، بل تشمل كذلك آثار الحريق و الذعر الذي يتبعه، و قد أكدت التحقيقات في الهجوم على Super Ferry 14، أن الخسائر الكبيرة في الأرواح ليس بسبب انفجار القنبلة، و إنما يعود إلى ضعف إجراءات الإطفاء والإخلاء.<sup>2</sup>

- **السيناريو 5:** إقفال نقاط الاختناق البحري بواسطة الألغام البحرية، هذا السيناريو يتسبب في حدوث اضطرابات اقتصادية، و بالرغم من انعدام أضرار مباشرة تلحق بالسفن، إلا أن تلغيم سفينة في مضيق ملقا و سنغافورة، أو رؤية ألغام في تلك المناطق، أو حتى مجرد إعلان بأن الألغام قد أسقطت في المضائق، يؤدي و بصفة فورية إلى تغيير و إعادة توجيه معظم حركة الملاحة بعيدا عن المضيق، الأمر الذي يزيد من تكلفة النقل البحري و يسبب خسائر اقتصادية كبيرة،<sup>3</sup> و قد تأكدت جدية هذا السيناريو خلال

---

<sup>1</sup>- فالغاز الطبيعي غير متفجر في حالته السائلة. لذلك تستخدم الناقلات المبردة لتخزين كميات كبيرة من الغاز الطبيعي المسال للنقل، غير أنه و بمجرد تعرضه للبيئة المحيطة، يتبخر الغاز الطبيعي المسال بسرعة ويشكل سحابة قابلة للاشتعال . وعندما يتم إشعال هذه السحابة، تكون الحرارة الناتجة قادرة على صهر الفولاذ على مسافة تصل حوالي 1200 قدم من مكان الانفجار. و سيكون من الصعب إطفاء النار وإخمادها إلا بعد نفاذ كل الوقود. و بالنسبة لميناء مثل سنغافورة من المتوقع أن يكون عدد القتلى والضرر الجسيم بالبنية التحتية مرتفعًا عند نقطة التأثير وكذلك في المنطقة المجاورة. وهذا سيعني أيضًا أن الميناء سيحتاج إلى العمل بحد أدنى، مما يؤدي إلى التأخير وفقدان الأعمال. ومع ذلك فالتعقيدات في تنفيذ مثل هذا الهجوم ستجعل التهديد من ناقلات الغاز الطبيعي المسال منخفضًا، بالمقارنة مع ما يمكن أن تلعبه ناقلات المواد الكيميائية أو ناقلات غاز البترول المسال لتحقيق التأثير المقصود. راجع:

-Joses Yau Meng Wee, Op.Cit, P.36.

<sup>2</sup> - Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia Pacific Region, Op.Cit, P. 86.

<sup>3</sup> - Ibid, P.87.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

"حرب الناقلات" في الثمانينيات،<sup>1</sup> حيث كان زرع الألغام ناجحاً في تعطيل حركة الملاحة أكثر من استخدام الصواريخ المضادة للسفن.

- **السيناريو 6:** ارتكاب هجمات انتحارية، فبعد هجمات القوارب الصغيرة الانتحارية على ناقلة النفط الفرنسية Limburg و المدمرة الأمريكية USS Cole، بالإضافة إلى محاولات شن هجمات على سفن حربية أمريكية أخرى، برزت الزوارق السريعة كخيار بالنسبة للإرهابيين لاستخدامها كأسلحة لتنفيذ عمليات إرهابية في البحر، نظراً لما تقدمه تلك السفن الصغيرة من مزايا من حيث السرعة و المفاجأة.<sup>2</sup>

### **المطلب الثاني: تمييز الإرهاب البحري عن أعمال العنف البحري الأخرى.**

تشتبه جريمة الإرهاب البحري بالعديد من أعمال العنف البحري، سواء الجرائم الحديثة المتمثلة في أعمال السطو المسلح على السفن، أو في صورتها التقليدية التي تعبر عنها جريمة القرصنة البحرية، و للوقوف على التكييف القانوني الصحيح لكل تلك الأعمال يجب أن نميز فيما بينها.

### **الفرع الأول: تمييز الإرهاب البحري عن السطو المسلح على السفن.**

باستقراءنا لتعريف جريمة السطو المسلح على السفن السابق الإشارة إليه، يظهر لنا جلياً الشبه بينها و بين جريمة الإرهاب البحري، و التي قد تكون في أساسها صورة من صوره إذا توافرت شروط الإرهاب من الهدف و الغرض الإرهابي بالسطو المسلح على سفينة ما، غير أن هذه الجريمة بعناصرها تختلف عن جريمة الإرهاب البحري في عدة جوانب أهمها:

- أن جريمة السطو المسلح غرضها ربحي كأى صورة من صور جرائم السرقات، ونظراً لخطورتها خصتها المنظمة البحرية الدولية بنصوص قانونية منفردة عن أعمال العنف البحري.

---

<sup>1</sup> - في عام 1988 إبان ما يسمى " حرب الناقلات" اصطدمت السفينة الحربية الأمريكية USS Samuel B. Roberts (FFG-58) بلغم زرعه سفينة تابعة للبحرية الإيرانية في الخليج العربي، واستطاع الغواصون التابعون للبحرية الأمريكية استعادة الألغام أخرى، و تطابقت أرقامها التسلسلية مع ألغام تم ضبطها على متن السفينة التابعة للبحرية الإيرانية " إيران أجر" التي صعد على متنها بعض أعضاء طاقم البحرية الأمريكية قبل أشهر من الحادثة. و عندما اتضح التطابق بين الألغام خططت الولايات المتحدة لانتقام شديد ونفذته ضد القوات البحرية الإيرانية، ما أسفر عن أول مواجهة بحرية بالصواريخ الموجهة.

- بول بيرك، المرجع السابق، ص 11.

<sup>2</sup> - Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia Pacific Region, Op.Cit, P. 87.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

- أن جوهر النطاق المكاني لجريمة السطو المسلح على السفن يتحدد بالمياه الإقليمية للدولة الساحلية، بعكس جريمة الإرهاب البحري ذات النطاق المكاني الواسع، فهي تشمل الإقليمية و الدولية.

- أن حق مطاردة الفاعلين في جريمة السطو المسلح على السفن يكون من اختصاص الدولة الساحلية التي وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية، بينما في جريمة الإرهاب البحري تكون مطاردة الفاعلين مسؤولية جميع الدول وفقاً لمبدأ الاختصاص الشامل أو العالمي.<sup>1</sup>

### **الفرع الثاني: تمييز الإرهاب البحري عن القرصنة البحرية.**

بعد استعراضنا لتعريف القرصنة البحرية ومعرفة أسباب انتشارها والوقوف على عناصر قيامها، وبعد التطرق إلى تعريف الإرهاب البحري ودراسة أهم عوامل انتشاره يمكننا الآن الوقوف على أوجه التمييز بين الظاهرتين، وذلك بمعرفة أوجه التداخل والاختلاف بينهما، وذلك على النحو الآتي:

### **أولاً: أوجه التداخل بين القرصنة والإرهاب البحري.**

يمكن استخلاص علاقة واضحة لا تقبل الجدل بين الظاهرتين، فبالإضافة إلى كونهما جرائم عبر وطنية، هنالك أربعة عناصر يشتركان فيها معا و هي:

- أن كل من القرصنة البحرية و أعمال الإرهاب البحري، وفقاً للقانون الدولي تهديدات عابرة للحدود الوطنية، و لأمن المجتمع الدولي بأسره، وهما من الجرائم الدولية التي تهدد سلامة السفن، وحركة الملاحة الدولية، والتي يجب أن يكون هناك تعاوناً على المستويين الدولي والإقليمي لوضع حد لها.<sup>2</sup>

- تداخل التكتيكات و الأساليب المستخدمة في القرصنة و الإرهاب البحري، حيث يستخدم القراصنة والإرهابيون البحريون السفن أو القوارب في البيئة البحرية لتنفيذ عملياتهم، الأمر

---

<sup>1</sup> - ياسر عواد شعبان، جريمة الإرهاب البحري، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية و السياسية، العدد 6، جامعة كركوك، 2017، ص 281.

<sup>2</sup> - "... both piracy and 'acts of terrorism' on the basis of international law are transnational threats to the security of the global community."

- Graham Gerard Ong, Ships can be dangerous too: Coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's maritime security framework, ISEAS Working Paper, International Politics & Security, Series No. 1 (2004), P.13.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الذي يتطلب استحواذ المجموعتين على المهارات اللازمة لتشغيل تلك السفن. هذا بالإضافة إلى أنه في كلتا الحالتين سواء قرصنة أو إرهاب، يتم التخطيط لتنفيذ العمليات بدلاً من الاندفاع، كما أنه غالباً ما يلجأ كلتا المجموعتين إلى اختيار الزوارق الصغيرة السريعة للعمليات من أجل سرعتها، و هذا لفعاليتها في التهرب من كشف الرادار، كما أنها أقل تكلفة و صيانة من السفن الكبيرة، كما يستخدم كلاهما المعلومات الإستخبارية لتخطيط الهجمات.

- كما أن هناك ظروفًا معينة تحابي كل من الإرهابيين البحريين والقرصنة، مما يخلق بيئة يمكن أن تزدهر فيها القرصنة والإرهاب، كضعف الأنظمة القانونية و القضائية في البلد الذي تحدث فيه تلك الأعمال، و الصعوبات التي تخلقها الطبيعة الجغرافية، كضيق القنوات البحرية التي تبطن من حركة الملاحة البحرية، و كثرة الجزر المحيطة بالممرات البحرية التي توفر المأوى، فهذه الميزات تكون لصالح القرصنة و الإرهابيين أثناء تنفيذهم للهجمات، يضاف إلى ما سبق المشاكل القانونية والمالية التي تواجه وكالات إنفاذ القانون.<sup>1</sup>

- أن كل من القرصنة و الإرهاب البحري ينطويان على العنف و الإختطاف لتحقيق أهدافهما المختلفة.

- أن أعمال القرصنة البحرية الحديثة، أصبحت أكثر دموية و قسوة، و هي السمة التي يتميز بها الإرهاب البحري.<sup>2</sup>

و بالرجوع إلى العوامل المشتركة السابقة الذكر بين القرصنة و الإرهاب البحري، فقد ذهب البعض إلى القول أن هناك صلة بين القرصنة و الجماعات الإرهابية، و ازداد هذا الطرح حدة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، فهناك حالات يمكن للقرصنة أن يساعدوا الإرهابيون البحريون لتنفيذ عملياتهم، إذ يمكن للإرهابيين استخدام سفينة مختطفة من قبل

---

<sup>1</sup>- " Certain conditions also favour both maritime terrorists and pirates, creating an environment where piracy and terrorism can flourish. These are legal and jurisdictional weaknesses in the country where these incidents occur, geography, inadequate security and weak and under-funded law enforcement, the potential for reward, and a favourable political environment due to a weak or corrupt government or the lack of political will to act on security threats. The geography of Southeast Asia is a major factor influencing maritime terrorism, piracy and acts of armed robbery of ships. Narrow channels which slow traffic down, thousands of islands that provide shelter, and thousands of kilometres of coastline are all to the advantage of pirates, armed robbers and terrorists during attacks..."

- Lydelle Joubert, The extent of maritime terrorism and piracy: A comparative analysis, Journal of Military Studies, Vol 41, 2013, P. 128.

<sup>2</sup> - Graham Gerard Ong, Op.Cit, P.13.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

القرصنة، لشن هجوم انتحاري على سفينة أخرى أو ميناء، كما يمكن استخدام السفن المخطوفة لتهديب الأسلحة أو المتفجرات أو للحصول على فدية لتمويل العمليات الإرهابية، و على الرغم من الاحتمالات السابقة الذكر والقواسم المشتركة بين الظاهرتين، إلا أنه لم يتم حتى الآن الكشف عن أية صلات ملموسة بين القرصنة والإرهابيين.<sup>1</sup>

### **ثانياً: أوجه الاختلاف بين القرصنة و الإرهاب البحري.**

على الرغم من التداخل الموجود بين هاتين الظاهرتين، إلا أن 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 فيما يتصل بمكان ارتكابهما، أو الآثار المترتبة عليهما.

فإذا نظرنا للغاية أو الهدف المراد تحقيقه، لأمكن القول أنه إذا كان هدف القرصنة يتمثل كما سبق القول، في تحقيق أهداف أو أغراض خاصة، أو شخصية للقائمين عليها فان الهدف من وراء ارتكاب أعمال الإرهاب البحري يتمثل على خلاف ذلك في تحقيق أهداف عامة، أو سياسية.<sup>2</sup> وبالرغم من أن هذه الفروق هي أفضل العوامل التي تميز بين القرصنة و الإرهاب البحري، إلا أنه في الآونة الأخيرة أصبحت هذه الفروق غير واضحة نتيجة لتداخل الأهداف من وراء ارتكاب تلك العمليات، و تؤكد هذا الوضع في أبريل 2011، قبالة السواحل الصومالية، فبعد اختطاف السفينة MV Asphalt Venture ، و دفع مبلغ الفدية للقرصنة، قاموا مرة أخرى بمساومة أصحاب السفن حيث رفضوا مرة أخرى إطلاق سراح سبعة من الطاقم الأصلي، و طالبوا بالإفراج عن 100 قرصان احتجزتهم البحرية الهندية في الأشهر السابقة مقابل العودة الآمنة للرهائن السبعة.<sup>3</sup>

أما إذا نظرنا إلى الوسائل أو الآليات المستخدمة في تنفيذ هاتين الجريمتين، لوجدنا أن القرصنة غالباً ما يستخدموا وسائل تقليدية، وذلك على خلاف الجماعات الإرهابية التي غالباً ما تستخدم وسائل أو آليات متطورة ومعقدة،<sup>4</sup> ومن جهة أخرى نجد أن القرصنة غالباً

<sup>1</sup> - Martin N. Murphy, Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy & Maritime Terrorism in the Modern World, HURST Publishers, London, 2008, P.38.

<sup>2</sup> - Hugues Eudeline, Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui: Les risques d'une collusion contre-nature, Op.Cit, P. 2.

<sup>3</sup> -Lydelle Joubert, Op.Cit, P.127.

<sup>4</sup> - و يشير البعض إلى أن الوسيلة أو التكتيك الذي تستخدمه الجماعات الإرهابية ضد الأهداف البحرية، تعتمد على نوع السفينة المراد مهاجمتها، و قيمتها المادية، و النظام الأمني المتواجد في الميناء الذي ترسو فيه، و كذلك الخبرة التي يتمتع بها أفراد الجماعة الإرهابية المنوط بهم تنفيذ العملية. أنظر:

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

ما يحاولون تجنب انتباه المجتمع الدولي، والعمل على تحقيق أهدافهم بأقل الخسائر الممكنة أما الجماعات الإرهابية وعلى العكس من ذلك، فهي تسعى من وراء أعمالها إلى لفت انتباه المجتمع الدولي، من خلال إحداث أكبر خسائر ممكنة.<sup>1</sup>

أضف إلى ما سبق، أنه إذا كان يشترط لقيام جريمة القرصنة البحرية ضرورة ارتكابها في أعالي البحار، فإن جريمة الإرهاب البحري لا يشترط لقيامها أن تتم في منطقة بحرية معينة، فقد تتم في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار. كما أنه إذا كان يشترط في جريمة القرصنة، ضرورة انخراط سفينتين في العملية إحداها المعتدى عليها والأخرى سفينة القرصنة، فإن هذا الشرط غير متطلب في حالة الإرهاب البحري، حيث تقوم هذه الجريمة في حالة وقوع أعمال العنف غير المشروع من قبل أفراد طاقم السفينة أو ركابها، مثل حادثة السفينة البرتغالية Santa-Maria في عام 1961.

وإذا نظرنا إلى الآثار المترتبة على كل من هاتين الجريمتين، لوجدنا أن أعمال القرصنة تحقق فوائد مادية مؤقتة لصالح القائمين عليها، أما العمليات الإرهابية تحقق أهداف إستراتيجية تؤثر على المستويين الإقليمي والعالمي.<sup>2</sup>

خلاصة القول أنه بالرغم من التداخل بين الظاهرتين ودخول أعمال القرصنة في إطار بعض الوثائق الدولية المعنية بمكافحة الإرهاب،<sup>3</sup> إلا أننا نستطيع التأكيد على وجود فوارق واضحة بين كل منهما، ولا يجب معالجة القرصنة على أنها إرهاب بحري، حيث أن مفهوم القرصنة وعناصر قيامها طبقاً لنص المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) يخرجها من إطار أعمال الإرهاب البحري.

---

- Bojan Mednikarov and Kiril Kolev, Terrorism on the sea, piracy, and maritime security, Information & Security, Vol. 19, 2006, P.107.

<sup>1</sup> - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 56.

<sup>2</sup> -Hugues Eudeline, Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui: Les risques d'une collusion contre-nature, Op.Cit, P.12.

<sup>3</sup> - مثل الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب والتي تم التوقيع عليها في: 22 أبريل 1998، ودخلت حيز النفاذ في 7 ماي 1999، التي اعتبرت أن جميع الأعمال غير المشروعة التي نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، بمثابة أعمال إرهابية بما فيها أعمال القرصنة وهذا بموجب الفقرة الثالثة من المادة الأولى.

## الفصل الثاني

### أعمال التهريب البحري

يعتبر التهريب عبر المنافذ البحرية من أصعب و أخطر الجرائم التي تهدد الأمن البحري، فهو طريقة قديمة اعتمدها المهربون منذ أمد طويل باستعمال القوارب والسفن قصد تهريب السلع من مكان لآخر و من دولة لآخرى بطريقة غير قانونية مثل المخدرات و الأسلحة، كما استعمل هذا الأسلوب في نقل الأشخاص و بطريقة غير قانونية كذلك و هو ما اصطلح عليه بتجارة الرقيق، الذي أخذ في العصر الحالي صورا حديثة كتهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر عبر البحر.

و تنفيذ إحصائيات الاتجار غير المشروع عبر البحر كل عام، إلى نزوح نحو مليون مهاجر غير شرعي (300000 في اليونان، 100000 في تركيا، 100000 في إيطاليا،.. إلخ) يتم نقلهم بالقوارب العادية (العبارات والسفن التجارية وسفن الصيد وقوارب النزهة) والقوارب السريعة الصغيرة، و الاتجار بما يقارب 60 طناً من الهيروين و 2000 طن من الحشيش و 6000 طن من السجائر المهربة تنقلها السفن العادية والقوارب السريعة الصغيرة.<sup>1</sup>

و تثير أعمال التهريب البحري صعوبات قانونية في التصدي لها، نظرا لقصور النظام القانوني الدولي للبحار في معالجتها، و لعل السبب في ذلك يعود إلى الوقت الذي تم فيه صياغة اتفاقية UNCLOS عام 1982، حيث لم تكن آنذاك مشكلة الإجرام في البحر مصدر قلق رئيسي، لذلك قسمت الاتفاقية الاختصاصات القضائية بين الدول الساحلية ودول العلم لمعالجة الجرائم البحرية، و حصرت النطاق في الجرائم التقليدية مثل القرصنة البحرية و تجارة الرقيق و البث غير المرخص به، غير أن الصورة الآن ليست هي نفسها بالتأكيد، فقد ظهرت مجموعة جديدة من الأنشطة الإجرامية في البحر، بما في ذلك انتشار أسلحة الدمار الشامل؛ تهريب المهاجرين و الاتجار بهم، تهريب المخدرات، و

<sup>1</sup> - Michel Morel. Aldo Napoli. Anne Littaye. Marie-Pierre Gleizes. Valérie Bazin. Bernard Alhadeff. Christian Scapel. Bruno Leroy. Jacques Lebrevelec. Daniel Dejardin, Surveillance et contrôle des activités des navires en mer, Dans La Sécurité Globale. Menaces et Réponses, Dossier: REE N° 10, Novembre 2007, P.2.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

هي كلها جرائم تهدد النظام العام للمحيطات و تقع في مناطق بحرية مختلفة، و استجابة لضرورة التدخل للتصدي لتلك الجرائم، أبرمت الدول مختلف الاتفاقات المتعددة الأطراف و الإقليمية و الثنائية، لوضع الإطار القانوني الذي يسمح لها بقمع تلك الأعمال غير المشروعة،<sup>1</sup> و هو الأمر الذي سنتطرق إليه في هذا الفصل من خلال تقسيمه لمبحثين، نتناول في الأول أعمال الاتجار غير المشروع المرتبطة بالشحن البحري للمخدرات و الأسلحة، أما المبحث الثاني فنخصصه للهجرة غير الشرعية و الاتجار بالبشر.

---

<sup>1</sup> - Efthymios . Papastavridis, Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective, In Efthymios. Papastavridis & Kimberley . Trapp, La criminalité en mer/ Crimes at Sea, Hague Academy of international law, Martinus Nijhoff, 2014, Leiden, P.3.

## المبحث الأول

### الاتجار غير المشروع بالمخدرات و السلاح عبر البحر

لقد أدى تطور نظام النقل البحري باعتماده على أسلوب الحاويات، إلى تيسير التجارة البحرية المنقولة، فقد تضاعفت أربع مرات في السنوات الأربعين الماضية، ففي عام 2008، تم نقل 137 مليون حاوية ما يعادل 3.1 مليار طن من البضائع عن طريق البحر، حيث بلغت قيمة الشحنات 4 تريليون دولار.<sup>1</sup>

غير أن هذا التطور قد ساهم أيضا في زيادة حجم التدفقات التجارية غير المشروعة والمزعزعة لاستقرار و أمن الدول، ذلك أن الشبكات الإجرامية المنظمة قد استغلت الثغرات الموجودة في نظام المراقبة للمجال البحري، لتهرب المخدرات والتبغ والسلع الاستهلاكية المقلدة والمهاجرين غير الشرعيين، كما أن شحنات الأسلحة والبضائع ذات الصلة التي تنتهك نص أو روح القانون و المعايير الوطنية و الدولية تمر عادة بحرا، حيث يمكن أن تؤدي عمليات النقل هذه إلى زعزعة الاستقرار في المناطق المضطربة، و إشعال النزاعات المستمرة، و حتى المساعدة في انتشار أسلحة الدمار الشامل.<sup>2</sup>

و في عام 2008 تجاوزت القيمة الإجمالية للاتجار غير المشروع بالمخدرات مبلغ 155 مليار دولار، شكلت العوائد المالية لشحنات المخدرات التي يتم نقلها بين القارات عن طريق السفن الجزء الأكبر من المبلغ السابق الذكر، من هنا يتضح أن النقل البحري يشكل حلقة لا غنى عنها في أداء هذه الأنشطة الإجرامية الخطيرة للغاية و المتنامية، و التي تشكل تهديدا للمجتمع و العالم بأسره.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - Review of Maritime Transport 2009, Report by the UNCTAD Secretariat, UN New York and Geneva, 2009, P.24.

<sup>2</sup> - Griffiths Hugh & Jenks Michael, Maritime transport and destabilizing commodity flows, SIPRI Policy Paper, n° 32, janvier 2012 , P.1.

<sup>3</sup> - Nikoleta Radionov, Presumption of Shipmaster's Criminal Responsibility for Narcotic Drugs in Ship's Cargo – Maritime Reality Check, Comparative Maritime Law , Vol. 49 Issue 164, 2010, P. 271.

**المطلب الأول: الاتجار غير المشروع بالمخدرات**

لقد كان البحر و لا يزال من أهم الطرق التي تسلكها العصابات الإجرامية لتهرب الكميات الكبيرة من المخدرات من دول الإنتاج إلى الدول المستهلكة، و ذلك لما توفره طبيعة البحر من تسهيلات لمهربي المخدرات مثل صعوبة السيطرة على البحار العالية، و القدرة على التخفي، و إمكانية نقل كميات كبيرة من المخدرات داخل القوارب و السفن.<sup>1</sup>

و يعود تاريخ الاتجار بالمخدرات عبر البحر إلى أواخر القرن السابع عشر، فبعد تراجع التفوق العربي في تجارة المحيط الهندي، أصبح البرتغاليون القوة المسيطرة في المنطقة، و كان أحد أهدافهم التجارية الأساسية هو تطوير تجارة حصرية في الأفيون بين مستعمراتهم في الهند والصين،<sup>2</sup> و في القرن التاسع عشر، اندلعت حروب الأفيون بين إنجلترا وفرنسا ضد الصين، و انتهت بالتوقيع على معاهدة **Nankin** عام 1842 و اتفاقية **Tientsin** 1858، و قد أكدت هذه الحرب حرية التجارة البحرية على حساب سياسة التحريم الصينية،<sup>3</sup> غير أن شعور الولايات المتحدة بالتهديد نتيجة الممارسة غير الأخلاقية لمدخني الأفيون الصينيين الذين هبطوا على أراضيها، دفعها إلى الدعوة لعقد مؤتمر شنغهاي عام 1909، لمناقشة المشكلة الدولية للمخدرات، وتوج بتوقيع اتفاقية لاهاي للأفيون في 23 جانفي 1912.<sup>4</sup>

و قد شهد القرن العشرين ظهور اللبنة الأولى على صعيد التعاون الدولي في مجال مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، حيث شكلت الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لعام

---

<sup>1</sup> - فالح مفلح القحطاني، دور التعاون الدولي في مكافحة تهريب المخدرات عبر البحار، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008، ص 3.

<sup>2</sup> - Bjorn Robertstad Aune, The maritime trade in illicit drugs: The experience of the coastal member states of O.E.C.D., Thesis Doctoral, University of London, 1989, P.38.

<sup>3</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Le colloque international Zones maritimes: Le contrôle et la prévention du trafic illicite en mer s'est tenu les 5 et 6 octobre 2015, Nantes, France, Archive ouverte HAL, 15 mai 2017, P.58.

<sup>4</sup> - بن صالح رشيدة، الاتجار غير المشروع في المخدرات من منظور القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016/2015، ص 2.

لمزيد من التفاصيل حول التطور التاريخي لظاهرة الاتجار بالمخدرات عبر البحر، يراجع:

- Bjorn Robertstad Aune, Op.Cit, PP. 36-73.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

1961،<sup>1</sup> و بروتوكول المعدل لها عام 1972،<sup>2</sup> إلى جانب اتفاقية فيينا بشأن المؤثرات العقلية لسنة 1971،<sup>3</sup> الأساس القانوني التقليدي لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات بشكل عام، غير أن النصوص السابقة جاءت خالية من تقديم تعريف محدد للمواد المخدرة، لذلك لجأت إلى إدراج المخدرات - التي تعتبر من قبيل العقاقير غير مشروعة- في جداول مرفقة بكل من هاتين الاتفاقيتين يتم تحديثها بانتظام، حيث تحدد هذه الجداول مختلف المواد الخاضعة للمراقبة الدولية، و ذلك بهدف ضمان توافر الكميات الضرورية فقط للأغراض الطبية أو العلمية، و منع تحويلها إلى قنوات غير مشروعة. و قد أكملت اتفاقية فيينا لعام 1988 لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية الإطار القانوني للمكافحة،<sup>4</sup> معززة طابعه القمعي وتوسيع نطاقه ليشمل السلائف، و هي الاتفاقية التي تضمنت الإطار القانوني الخاص بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر من خلال نص المادة 17.

و يشهد العالم في الوقت الراهن مأساة إنسانية كبيرة جراء التزايد المستمر لعدد متعاطي المخدرات، فقد أفيد بأن حوالي 275 مليون شخص في جميع أنحاء العالم، أي ما يقرب من 5.6% من سكان العالم الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 64 سنة، استخدموا العقاقير مرة واحدة على الأقل خلال عام 2016، و أن نحو 31 مليون شخص ممن يتناولون المخدرات يعانون من اضطرابات تعاطي المخدرات، مما يعني أن تعاطيهم للمخدرات ضارة لدرجة قد تحتاج إلى علاج، و وفقاً لمنظمة الصحة العالمية، فقد مات ما يقرب من 450.000 شخص نتيجة تعاطي المخدرات في عام 2015.<sup>5</sup>

---

1 - الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لعام 1961، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 63-343، المؤرخ في 1963/09/11.

2 - بروتوكول عام 1972، المعدل للاتفاقية الوحيدة للمخدرات لعام 1961، التي صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-61، المؤرخ في 2002/02/5، ج.ر عدد 10.

3 - اتفاقية فيينا بشأن المؤثرات العقلية لسنة 1971، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 77-177 المؤرخ في 1977/12/7، ج.ر عدد 80.

4 - اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، التي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-41، المؤرخ في 28 جانفي 1995، ج.ر عدد 7.

5 - World Drug Report 2018, UNODC, P. 7.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

وقد اعتبر تقرير مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة UNODC لعام 2015، أن حركة النقل البحري أقل وسائل النقل استخداما من جانب مهربي المخدرات، و بما أن المحجوزات البحرية هي الأكثر أهمية من حيث الوزن، هنا يبرز التأثير الكبير للشحنات البحرية في مجال التهريب.<sup>1</sup> و لتأكيد هذه المعطيات نقدم بعض الأرقام من خلال مختلف عمليات الحجز للشحنات البحرية.

- في 15 أبريل 2015، قامت الجمارك الفرنسية باعتراض و حجز أكثر من طنين من الكوكايين كانت متواجدة على متن مركب شراعي يبحر تحت العلم الوهمي للولايات المتحدة الأمريكية، على بعد 200 كم قبالة سواحل المارتينيز، و هي من أهم عمليات الحجز التي لم تتم من قبل.

- و قد أفاد المرصد الفرنسي للأدوية والإدمان على المخدرات، أن سلطات إنفاذ القانون الفرنسية ضبطت عام 2014 لوحده، حوالي 50 طنا من الحشيش كان مصدرها من المغرب ، و 7 أطنان من الكوكايين والكراك من جزر الهند الغربية وأمريكا الجنوبية، و ما يقرب من طن من الهيروين من أفغانستان.<sup>2</sup>

أما في الجزائر، فقد شهد شهر ماي 2018، واحدة من أكبر عمليات حجز المخدرات في تاريخها، أين قامت قوات حفر السواحل الجزائرية بالتنسيق مع أعوان الدرك و الجمارك، باعتراض السفينة Vega Mercury و التي تحمل علم دولة ليبيريا في البحر الإقليمي الجزائري - قبالة سواحل وهران-، حيث كانت قادمة من البرازيل، و متجهة إلى ميناء وهران، و بعد تفتيشها تم العثور على ما يزيد عن 700 كغ من مخدر الكوكايين.<sup>3</sup>

هذه المعطيات السابقة، سواء فيما يتعلق بحجم الخسائر في الأرواح البشرية التي تسببها المخدرات على الصعيد العالمي، أو فيما يتعلق بالحجم الكبير للمخدرات التي تحويها الشحنات البحرية، تدفعنا إلى طرح تساؤل حول جدوى الإطار القانوني الذي

<sup>1</sup> - Le rapport mondial sur les drogues 2015 est accessible sur le site de l'ONUDC (<https://www.unodc.org>).

<sup>2</sup> -Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P. 57.

<sup>3</sup> - HORIZONS, Jeudi 31 Mai 2018.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

وضعه المجتمع الدولي للتصدي لهذه الظاهرة، و هذا بالنظر إلى مختلف الصعوبات القانونية و العملية التي يواجهها في أداء هذه المهمة ذلك أن اختصاصات الدول تختلف باختلاف المساحات البحرية التي تشكل 70% من سطح الأرض و التي يكون الوصول إليها صعبا في الكثير من الأحيان.

### **الفرع الأول: الإطار القانوني الدولي لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر.**

يشمل الإطار القانوني الدولي لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر على الصعيد العالمي اتفاقيتان أساسيتان، الأولى و هي اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 UNCLOS، و هي أول تشريع دولي تطرق لمسألة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، ثم تلتها بعد ذلك اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، و قد عالجت بعض القصور الذي تضمنته اتفاقية UNCLOS، و الاتفاقيتان يلتقيان في نقطة مشتركة تكون الأساس القانوني للتعاون الدولي لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر.

### **أولا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (UNCLOS).**

بدأ تنظيم مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر بصدور اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، من خلال نص المادة 108، و التي جاءت تحت عنوان " الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل" و نصت على ما يلي: "1- تتعاون جميع الدول في قمع الإتجار غير المشروع بالمخدرات و المواد التي تؤثر على العقل بواسطة السفن في أعالي البحار بما يخالف الإتفاقيات الدولية.

2 - لأي دولة لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأن سفينة ترفع علمها تقوم بالاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أن تطلب تعاون دول أخرى لقمع هذا الاتجار.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - راجع نص المادة 108، من اتفاقية UNCLOS

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

نستشف من خلال قراءتنا للنص السابق، أن اتفاقية قانون البحار لم تعير اهتماماً كافياً لجريمة تهريب المخدرات عبر البحر مقارنة مع ما تضمنته من أحكام تجاه القرصنة البحرية،<sup>1</sup> و بالرغم من هذا الإغفال الذي احتوته الاتفاقية، إلا أنها قدمت للجماعة الدولية حلول قانونية في سعيها لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، ذلك أن أحكام قانون البحار هي النقطة الأساسية للانطلاق عندما يتعلق الأمر بتحديد مدى صلاحيات الدولة على مختلف المساحات البحرية، والتي تضمنت الجمع بين مبادئ حرية الملاحة و قانون دولة العلم مع حرية السيادة الإقليمية للدولة الساحلية.<sup>2</sup>

المبدأ العام فيما يتعلق بخضوع المناطق البحرية لسيادة الدول، سواء كانت المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المياه الأرخيلية، تنطبق فيها تشريعات الدولة الساحلية، حيث تتمتع بسلطات معيارية و تنفيذية،<sup>3</sup> باستثناء السفن الأجنبية التي تتمتع بالحصانة من الولاية القضائية و التنفيذية.<sup>4</sup>

و بالرغم من تقييد سلطات الدولة الساحلية في البحر الإقليمي بالتزام منح السفن الأجنبية حق المرور البريء،<sup>5</sup> إلا أن المادة 27 قد اعترفت صراحة للدولة الساحلية بإمكانية ممارسة الولاية القضائية الجنائية على متن السفن الأجنبية، إذا كانت هذه التدابير ضرورية لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المؤثرات العقلية.<sup>6</sup> و قد مددت الاتفاقية صلاحيات الدولة الساحلية لتشمل المنطقة المجاورة للبحر الإقليمي، لقمع الجرائم التي تهدد قوانينها و أنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة،<sup>7</sup> فلا شك أن هذا الحكم قابل للتطبيق على جريمة الاتجار غير المشروع

1 - نواصر العايش، الإطار القانوني و الدولي لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، من كتاب مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001، ص 155.

2 - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P. 60.

3 - راجع المادة 2 الفقرة 1 من اتفاقية UNCLOS

4 - راجع نص المادة 32 من اتفاقية UNCLOS

5 - للإطلاع على النظام القانوني لحق المرور البريء، يراجع المواد من 17 إلى 26 من اتفاقية UNCLOS

6 - راجع المادة 1/27(د) من اتفاقية UNCLOS

7 - راجع المادة 33 من اتفاقية UNCLOS

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بالمخدرات عبر البحر، كونها تهدد بصفة مباشرة القواعد الجمركية للدول بالنظر إلى الأضرار الاقتصادية التي تحدثها.<sup>1</sup>

استنادا لما سبق توضيحه، تنفرد الدولة الساحلية لوجدها بسلطة التدخل ضد مهربي المخدرات المتواجدين في إقليمها البحري، فإن مارست أي دولة أخرى هذا الاختصاص دون تفويض، اعتبر هذا التصرف انتهاكا لسيادتها الإقليمية ومبدأ عدم التدخل، هذا الحكم يفرض على الدولة الساحلية توفير الموارد التشغيلية الكافية لضمان السيطرة الفعالة على السفن المشتبه في حملها شحنات المخدرات، وإن فقدت هذه المقدرة أصبحت أقاليمها البحرية ملاذاً آمناً لمهربي المخدرات.<sup>2</sup>

أما بالنسبة لمنطقة أعالي البحار الواقعة خارج المياه الإقليمية للدولة الساحلية، وتماشياً مع مبدأ حرية الملاحة في هذه المنطقة، ذهبت الاتفاقية إلى التقرير أن الدولة التي ترفع السفينة علمها، و التي يشتبه في أنها تحمل شحنات غير مشروعة للمخدرات هي وحدها التي يسمح لها بالتدخل لممارسة الولاية القضائية عليها.<sup>3</sup>

على الرغم من أن المادة 108 من الاتفاقية قد نصت صراحة على وجوب أن تتعاون جميع الدول لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات في أعالي البحار، إلا أنها أخرجت هذه الجريمة من نطاق حق الزيارة و تفتيش السفن التي يشتبه في ارتكابها لجرائم و حالات حددتها المادة 110، ومن ثم فالعملية الوحيدة الممكنة للدول الأخرى في هذا الخصوص تتمثل في الاستطلاع و التحقق من أن العلم يتوافق و جنسية السفينة المشتبه

---

<sup>1</sup> - من المسلم به أن إدارة الجمارك لديها العديد من المهام المتنوعة، لذلك ليس من السهل دائماً التمييز بين ما يدخل في اختصاصها و ما هو خارج عن ذلك، و بالرجوع إلى موضوع مكافحة الاتجار بالمخدرات نجد أن هذا المجال لا يخضع بالمعنى الدقيق لقانون الجمارك، ذلك أن الاستيراد غير المشروع للمخدرات لا يمكن أن يؤدي إلى تحصيل الرسوم الجمركية. ومع ذلك يمكن اعتبار تهريب المخدرات عبر البحر كجريمة جمركية، فإذا اكتشف أعوان الجمارك بأن جدران الحاوية قد تم تعديلها عمداً من قبل المصدر أو المستورد لإخفاء المخدرات أو أي منتجات تسويقية محظورة أخرى، هنا نكون أمام جريمة من الجرائم الجمركية. ومن ثم لا يمكن للمهربين التذرع بحقيقة أن المنتجات المنقولة لا تخضع من الناحية القانونية للضرائب والرسوم الجمركية للإفلات من العقوبة.

- Cossi Hervé Assongba, Le Transport maritime de marchandises conteneurisées, Thèse de doctorat, Université de Lille 2, Le 28 novembre 2014, P.268.

<sup>2</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P. 61.

<sup>3</sup> - راجع المادة 92 من اتفاقية UNCLOS

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بها، فإن تحقق عدم التوافق بين العلم وجنسية السفينة، تكتفي الدولة القائمة بالاستطلاع إبلاغ الوقائع لدولة العلم، حيث تقوم بتصحيح الوضع، أو تسمح صراحة للدولة بالتدخل،<sup>1</sup> هذه الثغرة القانونية التي أغفلتها اتفاقية قانون البحار، تم تصحيحها بموجب اتفاقية فيينا لمكافحة تهريب المخدرات لعام 1988.

### **ثانيا: اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988**

إن عمومية اتفاقية قانون البحار لعام 1982، جعلت المهربين يلجئون إلى النقل البحري لإيصال المخدرات و المؤثرات العقلية من البلدان المنتجة إلى البلدان المستهلكة خاصة و أن وسيلة النقل هذه لا تخضع لنفس قيود النقل البري أو الجوي و أنها تمنح لهم فرصة الإفلات من رقابة السلطات الأمنية و الجمركية.<sup>2</sup>

إن القصور الذي ميز اتفاقية UNCLOS في معالجة معضلة تهريب المخدرات عبر البحر، دفع بالدول أطراف اتفاقية فيينا لعام 1988 إلى التصميم على تحسين مستوى التعاون الدولي لقمع تلك الجريمة، فقد خصصت الاتفاقية السابقة الذكر نص المادة 17 لمعالجة هذه المشكلة، و هي المادة التي اتصفت بالطول نظرا لاحتوائها على 11 فقرة، الأمر الذي دفع ببعض الفقهاء إلى وصفها "بالمادة الاتفاقية" على اعتبار أنها تمثل حقيقة اتفاقية مصغرة لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر.<sup>3</sup>

و الرجوع إلى المادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988، و التي جاءت تحت عنوان: "الاتجار غير المشروع عن طريق البحر"، فقد تضمنت الأحكام التالية:

1- تتعاون الأطراف إلى أقصى حد ممكن، وبما يتفق مع القانون الدولي للبحار، على منع الاتجار غير المشروع عن طريق البحر.

<sup>1</sup> - راجع المادة 6/94-7 من اتفاقية UNCLOS

<sup>2</sup> - نواصر العايش، المرجع السابق، ص 156.

<sup>3</sup> - Anthony Morosoli, La répression du trafic de stupéfiants en haute mer, Actualité et Droit International, 25 mai 1999, <http://www.ridi.org/adi/199906a4.html>

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

2- يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي ترفع علمه أو لا ترفع علمًا ولا تحمل علامات تسجيل، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يطلب مساعدة أطراف أخرى على منع استخدامها لهذا الغرض . ويجب على الأطراف التي يطلب إليها ذلك أن تقدم المساعدة المطلوبة منها في حدود الإمكانيات 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 الاتجار 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- يجوز للدول التي ترفع السفينة علمها أن تأذن للدولة الطالبة، وفقا للفقرة 3 أو لمعاهدات نافذة بينهما أو لأي اتفاق أو ترتيب تتوصل إليه تلك الأطراف على أي نحو آخر، بالقيام، في جملة أمور، بما يلي:

(أ) اعتلاء السفينة؛

(ب) وتفتيش السفينة؛

(ج) وفي حالة العثور على أدلة تثبت التورط في الاتجار غير المشروع، اتخاذ ما يلزم من إجراءات إزاء السفينة والأشخاص والبضائع التي تحملها السفينة.

5- حيثما تتخذ إجراءات عملا بهذه المادة، يضع الطرفان المعنيان موضع الاعتبار الواجب، الحاجة إلى عدم تهديد سلامة الحياة في البحار، وأمن السفينة والبضائع، وعدم الإضرار بالمصالح التجارية والقانونية للدولة التي ترفع السفينة علمها أو لأية دولة معنية أخرى.

6- يجوز للدولة التي ترفع السفينة علمها أن تعتمد، بما يتفق والتزامها الوارد في الفقرة 1 من هذه المادة، إلى إخضاع الإذن الذي تصدره لشروط يتفق عليها، بينها وبين الطرف الطالب، بما في ذلك الشروط المتعلقة بالمسؤولية.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

7- للأغراض المتوخاة في الفقرتين 3 و 4 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 عملاً بالفقرة 3. ويعين كل طرف، عندما يصبح طرفاً في هذه الاتفاقية، سلطة أو عند الضرورة سلطات، لتلقي هذه الطلبات والرد عليها. و يجب إبلاغ سائر الأطراف، عن طريق الأمين العام، بهذا التعيين، في غضون شهر واحد من التعيين.

8- على الطرف الذي يقوم بأي عمل وفقاً لهذه المادة أن يبلغ دون إبطاء الدولة التي ترفع السفينة المعنية علمها بنتائج ذلك العمل.

9- تنتظر الأطراف في عقد اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو إقليمية لتنفيذ أحكام هذه المادة أو تعزيز فعاليتها.

10- لا يجوز أن تقوم بأي عمل طبقاً للفقرة 4 من هذه المادة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة ويسهل تبين أداؤها لمهام رسمية ولها الصلاحية للقيام بذلك العمل.

11- يولى الاعتبار الواجب في أي عمل يجري وفقاً لهذه المادة لضرورة عدم التدخل في حقوق الدول الساحلية و التزاماتها و ممارستها لاختصاصها القضائي وفقاً للقانون الدولي للبحار وعدم المساس بتلك الحقوق والالتزامات والممارسة.<sup>1</sup>

إن أول ما يلاحظ على نص المادة 17 أنها جاءت بمثل ما تضمنته المادة 108 من اتفاقية UNCLOS، من خلال الفقرتين 1 و 2، و ذلك بنصها على ضرورة تعاون الدول الأطراف لمنع الاتجار غير المشروع بالمخدرات عن طريق البحر، فهي لم تتضمن أي حكم ينص على تدخل الدول الثالثة لمكافحة الاتجار بالمخدرات في المياه الإقليمية للدولة الساحلية، بل على العكس من ذلك نصت المادة 2 من الاتفاقية على أنه "لا يجوز لأي طرف أن يمارس في إقليم طرف آخر أي اختصاص أو وظائف محفوظة

<sup>1</sup> - يمكن الإطلاع على النص العربي للاتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية على لعام 1988، على الرابط الإلكتروني: [https://www.unodc.org/pdf/convention\\_1988\\_ar.pdf](https://www.unodc.org/pdf/convention_1988_ar.pdf)

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

حصرياً لسلطات ذلك الطرف الآخر بموجب قانونه الداخلي"، في إطار الاحترام الصارم للسلامة الإقليمية للدول و مبدأ عدم التدخل في شؤونها الداخلية.<sup>1</sup>

و بالرغم من ذلك، نجد أن المادة 17 عملت على سد الفجوة المشار إليها أعلاه في المادة 108 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982، من خلال النص على صلاحيات دولة العلم للسفينة التي يشتبه في أنها ضالعة في الاتجار غير المشروع، في منح التفويض للدولة المتدخلة لاتخاذ الإجراءات اللازمة لاعتلاء السفينة و تفتيشها، و تحديد الجهات المكلفة بذلك، بتعبير آخر حددت الإجراءات الواجب إتباعها من قبل الدولة المتدخلة ضد السفن الأجنبية المتواجدة في أعالي البحار التي يشتبه في ممارستها أعمال تهريب المخدرات، مع تعليق تلك الإجراءات على الموافقة الصريحة لدولة العلم صاحبة الموقف الأقوى في "الاتفاق المشترك" بينها و بين الدولة المتدخلة، ذلك أن التزامها العام بالتعاون لا يجد من سلطتها في منح التفويض أو إخضاعه للشروط التي تراها مناسبة.<sup>2</sup>

و في الأخير يبدو أن هذا الإطار القانوني الدولي غير كاف لمكافحة الاتجار بالمخدرات عبر البحر على نحو فعال، غير أن المصلحة الرئيسية للمادة 17 تكمن في الفقرة 9، التي جاء فيها أن: "على الأطراف النظر في إبرام اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو إقليمية لتنفيذ أو تعزيز أحكام هذه المادة تعزيز فعاليتها"، فهي تشجع الدول على تنفيذ التزاماتها من خلال الاتفاقيات الثنائية و الإقليمية بوضع شروط معقولة و ملموسة ولعل هذا السبب في اعتبار اتفاقية 1988 جنبا إلى جنب مع UNCLOS، حجر الأساس للتعاون الدولي في مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر.<sup>3</sup>

### **ثالثاً: التشريعات الثنائية و الإقليمية لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر.**

لقد استجابة العديد من الدول للدعوة التي تضمنتها الفقرة 9 من المادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988، و ذلك بإبرامها عدد من الاتفاقات أو الترتيبات من أجل تنفيذ

<sup>1</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P. 66.

<sup>2</sup> -Treves Tullio, Intervention en haute mer et navires étrangers, Annuaire français de droit international, Vol. 41, 1995, P.656.

<sup>3</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P. 66.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

التعاون الدولي الذي يسمح بالتدخل بسرعة أكبر في أعالي البحار و حتى في المياه الإقليمية للدولة، و تم اتخاذ تلك المبادرات على المستوى الثنائي، قبل أن تتطور بشكل أكثر اعتدالا على المستوى الإقليمي، و هي الجهود التي سنتطرق لها في التفصيل التالي:

### 1- الاتفاقات الثنائية.

تجدر الإشارة في البداية إلى أن هذا النمط من الاتفاقية الدولية، قد استعمل في مجال مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر قبل إبرام اتفاقية فيينا لعام 1988 و اتفاقية UNCLOS، فقد أبرمت الولايات المتحدة الأمريكية اتفاقا مع بريطانيا بتاريخ 13 نوفمبر 1981، بطريق تبادل المذكرات بين البلدين بهدف مراقبة الشحن البحري في أعالي البحار، حيث تضمن هذا الاتفاق منح بريطانيا للسفن الرسمية الأمريكية تفويضا مبدئيا بالاقتراب من السفن التي تحمل العلم البريطاني - في بعض المناطق المحددة في أعالي البحار-<sup>1</sup> في حالة وجود شبهة معقولة بأن تلك السفن تحمل مخدرات متجهة إلى أراضي الولايات المتحدة الأمريكية، و قد اعترفت لها بموجب هذا التفويض بحق تفتيش تلك السفن و مصادرتها و نقلها للموانئ الأمريكية، و إخضاع الفاعلين للمحاكمة أمام القضاء الأمريكي.<sup>2</sup>

تعتبر الاتفاقية بين مملكة إسبانيا و الجمهورية الإيطالية عام 1990،<sup>3</sup> من الصكوك القانونية الأولى التي جاءت استجابة للمادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988، ويمنح هذا الاتفاق الثنائي الطرفين حقوق متبادلة في التدخل على سفن كل منهما دون موافقة مسبقة من دولة العلم، و بحسب المادة 5 الفقرة 2 من الاتفاقية يكون لكل طرف الحق في المطاردة، و إيقاف السفن و التحقق من الوثائق و استجواب الأشخاص، و إذا كانت

<sup>1</sup> - و هي المناطق المحيطة بالساحل الأمريكي، و تشمل خليج المكسيك، البحر الكاريبي، و غرب المحيط الأطلسي.

<sup>2</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P.67.

<sup>3</sup> - تم إبرام هذه الاتفاقية في مدريد بتاريخ 23 مارس 1990، و دخلت حيز النفاذ بتاريخ 7 ماي 1994.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

هناك شكوك معقولة تفتش السفن و تصدر المخدرات و يعتقل الأشخاص المعنيين، و إذا لزم الأمر يتم اصطحاب السفينة إلى أقرب ميناء مناسب.<sup>1</sup>

أما فيما يتعلق بمنطقة البحر الكاريبي، و باعتبارها من أكثر المناطق انتشارا للتجارة غير المشروعة بالمخدرات عبر العالم، فقد عملت الولايات المتحدة الأمريكية على إبرام نحو 45 اتفاقية ثنائية مع دول منطقة الكاريبي و وسط و جنوب أمريكا لقمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، و تعد الاتفاقية المبرمة بين الولايات المتحدة الأمريكية مع غواتيمالا، نموذجية في توفير الموافقة الفعلية و المفترضة لدولة العلم في تفتيش سفنها، فالموافقة مفترضة ضمنا بعد مضي ثلاث ساعات إذا لم يكن هناك استجابة للطلب، بينما تحتفظ دولة العلم من حيث المبدأ بحق الصعود إلى سفنها.<sup>2</sup>

و ما يلاحظ على الاتفاقيات السابقة الذكر أنها حققت نتائج ملموسة، حيث اتسمت أحكامها بالفعالية في مجال مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، غير أن ما يعاب عليها تجاهلها لمبادئ السيادة الإقليمية و عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول التي تراجعت إلى حد كبير في ظل غياب المعاملة للمثل، الأمر الذي دفع البعض إلى القول أن هذه الاتفاقيات جاءت لشرعنة الوصاية الأمريكية على الدول المتعاقد معها، و من ثم وجب تعزيز التعاون الدولي الذي تشجعه المادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988، في شكل اتفاقات إقليمية.<sup>3</sup>

## 2- الاتفاقات الإقليمية.

هناك العديد من الاتفاقيات الإقليمية، التي عنيت بمسألة التعاون الدولي لمواجهة ظاهرة التهريب البحري للمخدرات، و نخص بالدراسة اتفاقيتان نظرا لاحتوائهما على أحكام تفصيلية بشأن العلاقات القانونية بين الدولة المتداخلة و دولة العلم، وكذلك بشأن إجراءات الترخيص و نطاقه، و هما اتفاقية مجلس أوروبا لعام 1995، و اتفاقية سان

<sup>1</sup> - Anthony Morosoli, La répression du trafic de stupéfiants en haute mer, Actualité et Droit International, 25 mai 1999, <http://www.ridi.org/adi/199906a4.html>

<sup>2</sup> - Efthymios Papastavridis, The illicit trafficking of drugs, In: The IMLI manual on international maritime law, Vol III, 2016, Oxford University Press, PP.481-483.

<sup>3</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P. 69.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

خوسيه المتعلقة بمنطقة البحر الكاريبي، ثم نتطرق بعد ذلك لما جاءت به الاتفاقية العربية لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية من أحكام في هذا الإطار.

### أ- اتفاقية المجلس الأوروبي.

لقد تم إبرام اتفاقية مجلس أوروبا بتاريخ 31 جانفي 1995، حيث تضمنت نصوص تحث على ضرورة التعاون فيما بين الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، من أجل وضع حد لتهريب المخدرات و المؤثرات العقلية، وفقا للقانون الدولي للبحار و في إطار الاحترام التام لمبدأ الإبحار، حيث ربطت حق التدخل بالموافقة المسبقة والمشروطة للدولة صاحبة السفينة، فلهذه الأخيرة الحق في رفض ذلك دون تسبيب، بل أكثر من ذلك فإن الموافقة الممنوحة يمكن أن تقترن بشروط على الدولة المتدخلة احترامها، و بالموافقة المشروطة لدولة صاحبة السفينة يمكن للدولة المتدخلة استعمال السلاح ضد السفينة المشبوهة، و إن كان يلجأ إلى هذه الوسيلة إلا عند الضرورة القصوى.<sup>1</sup>

### ب- اتفاق سان خوسيه المتعلق بالبحر الكاريبي.

لقد شرعت الدول الأوروبية المتواجدة بمنطقة البحر الكاريبي في اعتماد اتفاقية جديدة لقمع حركة النقل البحري و الجوي غير المشروعة للمخدرات و المؤثرات العقلية في هذه المنطقة، حيث تم التوقيع عليها في سان خوسيه بكوستاريكا في 10 أبريل 2003، و تعد هذه الاتفاقية من أنجع الأدوات الدولية للتعاون المتعدد الأطراف في قمع التهريب البحري للمخدرات، و تكمن أهميته في الإمكانية المعروضة للدول الأطراف بالتدخل ضد السفن المشتبه بها في الاتجار بالمخدرات داخل المياه الإقليمية للدول الأطراف الأخرى و حتى في مياهها الداخلية، فمن أجل تيسير الحصول السريع على إذن الصعود إلى السفن أو ملاحقتهم في مياه الدولة الطرف، يجوز لموظفي إنفاذ القانون في الدولة المتدخلة الصعود إلى سفن دولة طرف أخرى من دون أن يكون لهم صلاحيات قضائية، كما يعترف

<sup>1</sup> - أعراب سعيدة، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات في القانون الدولي، مجلة معالم للدراسات القانونية والسياسية، ع 2، ديسمبر 2017، ص 208.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهذدة للأمن البحري.

الاتفاق أيضا بالحق في المطاردة و الدوريات في المياه الإقليمية لدولة طرف أخرى، شريطة أن يسمح بذلك صراحة، مع الإبقاء دائما على الولاية التفضيلية للدولة الساحلية في مياهها الإقليمية و لدولة العلم على سفنها في المياه الدولية، حتى لو كانت الأخيرة قد تخلت عنها صراحة لصالح الدولة المتداخلة.

و ما يلاحظ على الاتفاق السابق الذكر، أنه استلهم معظم أحكامه من الصياغة الموجودة في الاتفاقيات الثنائية التي تربط الولايات المتحدة الأمريكية بدول المنطقة، لا سيما فيما يتعلق بحق الصعود إلى السفن و انعدام مبدأ المعاملة بالمثل، الأمر الذي جعل من تأثير اتفاق سان خوسيه محدود بدرجة كبيرة، خاصة مع بقاء عدد الدول محصورا في أطرافه المنشأة.<sup>1</sup>

### ج- الاتفاقية العربية لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية.

الجدير بالذكر أن مجلس وزراء الدّاخلية العرب اعتمد في دورة انعقاده الحادية عشر في جانفي 1994 بتونس اتفاقية عربية لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية أحكامها مطابقة لأحكام اتفاقية فيينا 1988 مع عدم احتواء الاتفاقية العربية على الأحكام الخاصة بالرقابة على السلائف و الكيماويات، و دخلت حيز التنفيذ في جويلية 1996، فقد انطوت الاتفاقية على نص المادة 14 و التي جاءت بعنوان " الاتجار غير المشروع عن طريق البحر " و تضمنت هذه المادة إحدى عشرة فقرة، إلا أن الدول الأطراف في الاتفاقية لم تبادر إلى اتخاذ إجراءات عملية لتنفيذ أحكام نص المادة 14.<sup>2</sup>

خلاصة القول بعد عرضنا للإطار القانوني لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، أن هناك عقبات قانونية تقوض جهود الدول المشاركة في مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، فرضها مبدأ السيادة الذي بالغ القانون الدولي للبحار في تعظيمه، و ذلك من خلال التطبيق الصارم لمبدأ تفرد قانون دولة العلم بالاختصاص في أعالي البحار و سيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية، الأمر الذي يتطلب إعادة تكييف القانون الدولي للبحار مع التحديات التي فرضها هذا التهديد، وذلك باعتماد نهج

<sup>1</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, PP.71-73.

<sup>2</sup> - فوزية حاج شريف و ساجي علام، التعاون الدولي في مكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات عن طريق البحر، مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية، مجلد 2، ع 2، جوان 2019، ص 213.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

جديد لامتيازات الدولة في المناطق البحرية يكرس اقتراحين مكملين، الأول يتعلق بضرورة سن استثناء دولي جديد على اختصاص قانون دولة العلم في أعالي البحار لمكافحة الاتجار بالمخدرات، و أعمال مبدأ الاختصاص العالمي في هذه المنطقة على غرار ما هو معمول به في مكافحة القرصنة البحرية، أما الإقتراح الثاني فيتمثل في السماح بالمطاردة الحثيثة للسفن التي يشتبه في حملها لشحنات المخدرات حتى في المياه الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية و التي تعتبر ملجأ للمتجرين.<sup>1</sup>

### **الفرع الثاني: عناصر قيام جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر**

إن دراسة جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، تتطلب منا التعرض لعناصر قيامها، و بالرجوع إلى نص المادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988، نجد أنها جاءت خالية من تحديد لتلك العناصر، غير أن هذا لا يعني أن اتفاقية مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988، لم تتطرق لهذا الجانب، بل نظمته من خلال نص المادة 3 أين حددت الأفعال التي تعد من قبيل الاتجار غير المشروع بالمخدرات، و هي الأفعال التالية:

- الإنتاج، التصنيع، الاستخراج، التحضير، العرض، العرض للبيع، التوزيع، البيع، التسليم المشروط أي كان، الوساطة، إرسال أو نقل أو استيراد أو تصدير أي مخدر أو أي مؤثرات نفسية، خلافا لأحكام اتفاقية 1961 أو اتفاقية 1961 بصيغتها المعدلة أو اتفاقية 1971؛

- زراعة خشخاش الأفيون أو شجيرة الكوكا أو نبات القنب لغرض إنتاج المخدرات خلافا لأحكام اتفاقية سنة 1961 أو اتفاقية سنة 1961 بصيغتها المعدلة؛

- حيازة أو شراء أية مخدرات أو مؤثرات عقلية لغرض ممارسة أي نشاط من الأنشطة المذكورة في البند 1 أعلاه؛

---

<sup>1</sup> - لمزيد من التفاصيل حول النقاشات الفقهية و القانونية المتعلقة بهاتين الاقتراحين، يراجع:

- Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, PP.75-81.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهذدة للأمن البحري.

- صنع أو نقل أو توزيع معدات أو مواد، أو مواد مدرجة في الجدول الأول والجدول الثاني، مع العلم بأنها ستستخدم في أو من أجل زراعة أو إنتاج أو صنع المخدرات أو المؤثرات العقلية بشكل غير مشروع؛

- تنظيم أو إدارة أو تمويل أي من الجرائم المذكورة في البنود السابق ذكرها أعلاه....<sup>1</sup>  
الملاحظ على النص السابق، أن المادة 3 قد قسمت السلوك الخارجي لجريمة الاتجار غير المشروع في المخدرات إلى عدة صور من بينها أعمال النقل، الاستيراد والتصدير، و هو الفعل الذي يهمننا في هذه الدراسة ذلك أنه لا يمكن أي يتصور تمام جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر دون القيام بتلك الأفعال.

و الاستيراد هو واقعة يتحقق بها نقل المادة المخدرة و إدخالها إلى أراضي الدولة بأي وسيلة كانت على خلاف الأحكام المنظمة لجلبها، و تعد الجريمة تامة بمجرد إدخال المادة المخدرة إلى المياه الإقليمية للدولة أو فضائها الجوي و يرجع في ذلك إلى قواعد القانون الدولي العام، أما فعل التصدير فيقصد به إخراج المخدر من حدود إقليم الدولة و لا يشترط لقيامها أن يتوافر باعث معين لدى الجاني بل تقع الجريمة بمجرد إخراج المادة المخدرة من إقليم الدولة أيا كان الباعث على ذلك، و لكن لا تعد الجريمة تامة إلا إذا تم إخراج المخدر بالفعل من إقليم الدولة.<sup>2</sup>

وبالرجوع إلى القانون الجزائري نجد المادة 243 من القانون رقم 85-05 نصت على الاستيراد والتصدير للنباتات السامة المخدرة، ويقصد باستيراد المخدرات إدخالها إلى التراب الجزائري بأي وسيلة كانت، وسواء تم ذلك عن طريق البر أو البحر أو الجو أما التصدير فهو إخراج المخدرات من أراضي الجمهورية بأية طريقة كانت.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - راجع المادة 1/3-2، من اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية على لعام 1988.

<sup>2</sup> - عمراوي السعيد، الاتجار غير المشروع بالمخدرات و سبل مكافحته، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016/2017، ص ص. 113-114.

<sup>3</sup> - أنظر المادة 243 من القانون رقم 85-05، المؤرخ في 16/02/1985 المتعلق بحماية الصحة وترقيتها، ج.ر عدد 08، الصادرة بتاريخ 17/02/1985.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و يعد مرتكباً لفعل الاستيراد أو التصدير كل من يصدر منه الفعل التنفيذي و من ساهم في النقل، و من يتم النقل لحسابه أو لمصلحته أو بترخيص منه، أو من يصدر شخصياً فعل النقل أو المساهمة فيه طبقاً للقواعد العامة في المساهمة أو المشاركة.<sup>1</sup>

و لتمام جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات بصفة عامة، ينبغي ارتباط السلوك الخارجي السابق تفصيله - الذي يمثل الركن المادي للجريمة-، بركنين أساسيين هما: الركن المفترض للجريمة و المتمثل في المادة المخدرة، فلا يمكن نسب فعل أو سلوك معين و اعتباره اتجاراً غير مشروع إن لم تكن المادة المتاجر بها محددة بشكل دقيق، الأمر الذي تفتنت له اتفاقية فيينا لعام 1988 بموجب مادتها الأولى،<sup>2</sup> أما الركن الثاني الذي يضاف للركن السابق و الثالث في جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و هو وجوب توافر الإرادة الإجرامية للفاعل، ذلك أن جرائم المخدرات على اختلاف صورها من الجرائم العمدية، التي تتطلب كقاعدة عامة لقيامها توافر القصد العام، و القصد الخاص الذي يشترطه القانون.<sup>3</sup>

باستقراءنا للعناصر السابقة الذكر، نجدها تتصف بالعمومية و من ثم فهي غير كافية من الناحية القانونية لتطبيقها على جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، ذلك أن مسألة التعرف على هذه الجريمة يتطلب التحديد الدقيق لعناصرها من أجل حصر الجريمة و وضع العقوبة المناسبة لها و تحديد الأشخاص المتورطين في ارتكابها، و بالرغم من اهتمام التشريعات الداخلية بهذه المسألة، حيث تتولى تحديد تلك العناصر

1 - أعراب سعيدة، المرجع السابق، ص 196.

2 - حيث ذهبت إلى تعريف المادة المخدرة على أنها: "أية مادة طبيعية كانت أو اصطناعية من المواد المدرجة في الجدول الأول و الثاني من اتفاقية 1961 و بروتوكولها المعدل 1972". أما المؤثرات العقلية فعرفتها بأنها: "مادة طبيعية كانت أو اصطناعية أو أية منتجات طبيعية مدرجة في الجدول الأول و الثاني و الثالث و الرابع من اتفاقية المؤثرات العقلية لعام 1971".

لمزيد من التفاصيل حول عنصر المادة المخدرة في جريمة الاتجار غير المشروع، يراجع:

- بن صالح رشيدة، الاتجار غير المشروع في المخدرات من منظور القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016/2015، ص ص 80-82.

3 - لمزيد من التفاصيل حول الركن المعنوي لجريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، يراجع:

- عمراوي السعيد، المرجع السابق، ص ص 133-137.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بالتفصيل، إلا أننا سنحاول تقديم بعض العناصر المميزة لهذه الجريمة من خلال الفقرات التالية:

- بالإضافة إلى التهديد التي تشكله المخدرات على حياة و صحة الناس، و العلاقات الاقتصادية بين الدول، تنتهك كذلك سلامة الملاحة البحرية.

- تورط إحدى وسائل النقل البحري في عمليات تهريب شحنات المخدرات، و التي تتم عبر مختلف المساحات البحرية.

- إرتباط الأشخاص المتورطين في تهريب المخدرات بالوسط البحري، سواء كانوا ركاب على متن سفن تجارية، أو العاملين في الصيد البحري، أو طاقم السفينة، كذلك الموظفين في شركات النقل البحري، و مستلمي البضائع و مرسلها.

- توافر عنصر القصد الجنائي بصورة مباشرة، مثال ذلك قيام الموظفين في شركة نقل البحري بتكسیر ختم الحاوية وإخفاء المخدرات بين حمولتها، و يتواجد القصد بطريقة غير مباشرة كأن يعلم موظفي شركة النقل بوجود شحنات المخدرات في الحاوية إلا أنهم لا يقدمون على إعلام السلطات العامة بوجودها، و قد ينعدم القصد الجنائي كما في حالة جهل طاقم السفينة بوجود الشحنات غير القانونية من المخدرات، أو تزوير وثائق النقل.<sup>1</sup>

### **الفرع الثالث: أساليب و وسائل تهريب المخدرات عبر البحر.**

نظرا لضخامة كميات المواد المشروعة التي تنقل يوميا عبر المحيطات والقارات في حاويات وحتى في قوارب صغيرة، يشكل تهريب المخدرات عن طريق البحر تحديا عصيا بصفة خاصة يواجه السلطات، فقد أفاد تقرير المخدرات العالمي لعام 2015، إلى أنه بالرغم من أن الاتجار البحري أقل أساليب النقل استخدما لدى المتجرين بالمخدرات، إلا أن المضبوطات البحرية أكبر بكثير من غيرها من المضبوطات من حيث متوسط الوزن، فقد

---

<sup>1</sup> -Gauthier Moureau, The legal framework in order to fight against drug trafficking at sea: A critical analysis, Master thesis, University Ghent, 2016-2017, P.10.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

قدر مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة UNODC، إلى أن المضبوطات البحرية تمثل ما نسبته 35% من حجم المضبوطات الإجمالي.<sup>1</sup>

تدل الإحصائيات السابقة الذكر على أمرين أساسيين، الأول يتمثل في أهمية مكافحة الدولية لتهرب المخدرات عبر البحر بالنظر إلى الحجم الكبير لشحنات المخدرات التي تتم عبر هذا الوسط، أما الأمر الثاني فيتمثل في اختلاف الأساليب والممرات البحرية التي مكنت عصابات التهريب من نقل تلك الشحنات الضخمة من المخدرات.

### **أولاً: أساليب تهريب المخدرات عبر البحر.**

تعد مشكلة تهريب المخدرات عبر البحر منذ نشأتها ظاهرة إجرامية متجددة ومتطورة، من حيث الأساليب التي يلجأ إليها المهربون أنفسهم عند ممارستها لأنشطتهم الإجرامية، و قد ساعد التقدم العلمي و التقني تلك العصابات في خلق وسائل و سبل جديدة تضمن لهم التنصل من أجهزة المكافحة، فكلما اكتشفت تلك الأجهزة طريقة أو حيلة، استبدلها المهربون بطريقة أخرى أحكم و أسلم منها، و في هذا الصدد يمكننا القول أن تجار المخدرات في استطاعتهم اللجوء إلى شتى الطرق لنقل المخدرات فلا توجد قاعدة تتحكم في تصرفاتهم و لا أي أسلوب يفضلونه دون سواه،<sup>2</sup> لذلك سنكتفي بإبراز أهم الأساليب التي تستخدم في تهريب المخدرات عبر البحر على النحو التالي:

### **1- التهريب الذاتي:**

يعد هذا الأسلوب من أقدم الأساليب في تهريب المخدرات عبر البحر، و تتم بواسطة طواقم السفن أو المسافرين على متن الخطوط البحرية، بأساليب متعددة منها إخفاء

1 - تقرير المخدرات العالمي لعام 2015، UNODC.

2 - ناصر بن علي الزلفاوي، مشكلة تهريب المخدرات و المؤثرات العقلية عبر البحر، من كتاب مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001، ص 167.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

المخدرات داخل تجايف أجسامهم عن طريق البلع أو الإيلاج أو إخفاء المخدرات عن طريق اللصق على أجسامهم أو داخل ملابسهم.<sup>1</sup>

### 2- التهريب باستخدام السفن.

بداية تجب الإشارة إلى أنه يقصد بمصطلح السفن في سياق هذا العنصر، كل المركبات المائية على اختلافها، سواء توافرت فيها الشروط القانونية - التي يتطلبها القانون الدولي و القانون الداخلي- لإطلاق وصف السفينة أو لا، باستثناء المركبات الغاطسة. فلا شك أن هذا الأسلوب هو الأكثر استخداما من قبل مهربي المخدرات، على اعتبار أن السفن هي المنشآت البحرية التي تملك القدرة التشغيلية على الملاحة البحرية بفعالية، كما أنها قادرة على حمل الشحنات الضخمة للمخدرات، و نظرا لعلم الجميع بهذه الحقيقة بما فيها أجهزة مكافحة، فقد عملت عصابات تهريب المخدرات على استغلال بعض مميزات تلك السفن لخلق أساليب جديدة لنقل شحنات المخدرات، و هي الأساليب التالية:

- استخدام السفن الصعبة الكشف، و هي سفن مصممة بشكل يقلل من إمكانات كشفها، و تتمتع بدرجة عالية من الفعالية و السرعة، و يمكن أن تحمل مخدرات يصل وزنها إلى نصف طن تقريبا، هذه السفن يكثر استخدامها في البحر الكاريبي لتهريب الكوكايين.

- استخدام الدراجات النارية المائية (Jetskis) في تهريب المخدرات عبر مضيق جبل طارق من المغرب إلى اسبانيا، فرنسا، و البرتغال، كما تستخدم كذلك القوارب الخشبية الصغيرة، و الزوارق السريعة، و اليخوت السياحية، و سفن الصيد و القوارب الشراعية في تهريب المخدرات عبر البحر.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - محمد سهيل الفقهي، جريمة الاتجار غير المشرع بالمخدرات كأحد جرائم القانون الدولي للبحار، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018، ص 105.

<sup>2</sup> - محمد فتحي عيد، أساليب التهريب و طرق مكافحة و التعاون الدولي، من كتاب مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001، ص 122.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

- يقوم المهربين باستخدام السفن الكبيرة، حيث تقوم بنقل المخدرات من دول الإنتاج أو مراكز التوزيع، ثم تتوقف في أعالي البحار قبالة سواحل الدولة المستهلكة، لإفراغ شحنات المخدرات في سفن الصيد و القوارب و الزوارق السريعة لإدخالها لتلك الدولة،<sup>1</sup> و في حالة شعور المهربين بمخاطر الكشف من قبل أجهزة المراقبة، يقومون بإغراق شحنات المخدرات باستخدام أجهزة تحديد الأماكن عن طريق الأقمار الصناعية (GPS)، حتى يتسنى لهم استعادتها بعد زوال الخطر،<sup>2</sup> كما يقومون في حالات أخرى بتعويم تلك الشحنات، حيث تتولى التيارات البحرية بنقلها إلى سواحل الدولة المستهلكة، يكون في انتظارها عصابات المتاجرة في تلك الدولة.

- يستخدم المهربين في تنفيذ عملياتهم، التركيبة الهيكلية للسفن من أجل إخفاء شحنات المخدرات في خزانات المياه الاحتياطية أو خزانات المياه الخاصة بحفظ توازن السفينة، كما يقومون بإخفاء المخدرات في التجاويف الموجودة في بدن السفينة والصواري.<sup>3</sup>

### **3- التهريب باستعمال الحاويات.**

لقد كان أول نقل بحري للبضائع باستعمال الحاويات، من قبل الأمريكيين خلال الحرب الكورية عام 1950، و منذ ذلك الوقت ازدادت عمليات شحن الحاويات باطراد، حتى أصبح ينظر إليها الآن على أنها العامل الذي أحدث ثورة حقيقية في مجال الشحن البحري.<sup>4</sup>

هذا الأسلوب تفتنت له عصابات التهريب، لذلك عملت بالتواطؤ مع بعض الفاسدين العاملين في مستودعات الحاويات، على فتح الحاوية و إخفاء المخدرات بها ثم إعادة ختمها من جديد بأختام مغشوشة،<sup>5</sup> كما أن التركيبة المعدنية للحاويات تتيح للمهربين فرصة إخفاء المخدرات بداخلها، سواء في قاع الحاوية أو بداخل جدرانها، بعد استبدال

<sup>1</sup> - محمد سهيل الفقي، المرجع السابق، ص 107.

<sup>2</sup> - فالح مفلح القحطاني، المرجع السابق، ص 58.

<sup>3</sup> - محمد فتحي عيد، المرجع السابق، ص 125.

<sup>4</sup> - Hervé Boullanger, La face cachée du transport maritime par conteneurs, La Revue Maritime N° 456, Institut Français de la Mer, Mai 2000, P.1.

<sup>5</sup> - محمد فتحي عيد، المرجع السابق، ص 126.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

مواد العزل بالمخدرات، و يميل المهربين في استخدام هذا الأسلوب إلى انتقاء الحاويات التي تحمل بضائع سريعة التلف، على الأمل في أن الجمارك لا تطيل كثيرا السيطرة عليها.<sup>1</sup>

و ما يؤكد من اتساع نطاق هذا الأسلوب في تهريب المخدرات، الأرقام التي قدمها التقرير السنوي للبرنامج العالمي لمراقبة الحاويات لعام 2015، فقد أفاد التقرير إلى أنه تم ضبط ما يقارب من 26.173 كغ من مادة الكوكايين، 440 كغ هيروين، و 3.679 كغ من مخدر القنب،<sup>2</sup> حيث كشفت عمليات المراقبة استخدام 85 حاوية لتهريب الكوكايين و 16 حاوية لنقل الهيروين، و 16 حاوية أخرى لتهريب مخدر القنب.<sup>3</sup>

### 4- التهريب باستخدام الغواصات.

لقد عكف المهربون دوما على ابتكار أساليب جديدة لحمل المخدرات عن طريق البحر، لذلك ظهر حديثا ما يسمى بمخدرات الغواصات، هذا الأسلوب يعتمد على أنواع مختلفة من الغواصات نذكر منها: - السفن منخفضة التعويم، - المركبات الشبه غاطسة ذاتية الدفع، - الغواصات ذاتية الدفع، - طوربيدات الجر.<sup>4</sup>

و ما يزيد من نطاق استعمال هذا الأسلوب، هو سهولة بناء تلك القوارب، حيث تتكون أساسا من الألياف الزجاجية، بالإضافة إلى صعوبة اكتشاف تلك القوارب في المنطقة البحرية، بسبب انخفاض خط المياه، كما أنها تمكن المهربين الذين يتم رصدهم من إلقاء شحنات المخدرات في أعماق البحر في ظرف وجيز عن طريق التحكم من بعد، هذا الأسلوب لا يمكن استخدامه لعبور المحيطات، غير أنه ثبت استخدامه في المحيط الهادئ بمحاذاة سواحل كولومبيا، الإكوادور، المكسيك، و كاليفورنيا، كما تم تأكيد استخدام تلك الغواصات في البحر الكاريبي.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> - Hervé Boullanger, Op.Cit, P.2.

<sup>2</sup> - راجع التقرير السنوي لبرنامج مراقبة الحاويات لعام 2015، ص 10.

<sup>3</sup> - راجع التقرير السنوي لبرنامج مراقبة الحاويات لعام 2015، ص 17.

<sup>4</sup> - Yann Tephany, La lutte contre les narco Sous-Marins, Programme Human Sea, Faculté de Droit et des Sciences politiques de l'Université de Nantes , 21/04/2016.

<sup>5</sup> - Rio Bray, La lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes, Centre d'études supérieures de la Marine, 2013, P.19.

ثانيا: الدروب البحرية لتهرب المخدرات.

تماشيا مع الاستراتيجيات التي اتبعتها عصابات تهريب المخدرات في اختيار الوسائل و الأساليب لنقل شحنات المخدرات عبر البحر، فقد عمل المهربين كذلك على إتباع دروب بحرية معينة تساعدهم في تفادي أجهزة المكافحة، أثناء نقل تلك الشحنات من الدول المنتجة إلى الدول المستهلكة، و هي الدروب التالية:

- على الرغم من تنوع دروب الاتجار بالهيروين، إلا أن درب البلقان - من تركيا إلى بلغاريا وعبر بلدان غرب البلقان وصول إلى أوروبا الغربية وأوروبا الوسطى، أو من بلغاريا عبر رومانيا وهنغاريا إلى أوروبا الغربية وأوروبا الوسطى -، يبقى الممر الرئيسي لتهريب كميات كبيرة من الهيروين إلى أسواق أوروبا، و قد استحدثت في الآونة الأخيرة عدة دروب مختلفة للتهريب، فقد سلك درب يمر عبر جمهورية إيران الإسلامية وبلدان القوقاز ثم عبر البحر الأسود إلى رومانيا لإتباع درب البلقان التقليدي وقد ازداد الاهتمام مؤخرا بالدرب الجنوبي انطلاقا من أفغانستان مرورا بجمهورية إيران و باكستان، حيث يتم تهريبها بحرا إلى شبه الجزيرة العربية وشرق إفريقيا في البداية ثم إلى مناطق أخرى في إفريقيا أو مباشرة إلى أوروبا، و يبدو أن ميناءي الحاويات في روتردام (هولندا) و إنفيرب (بلجيكا) يشكلان محورين رئيسيين لتهريب الهيروين والكوكايين إلى الاتحاد الأوروبي<sup>1</sup>. و فيما يلي توضح الخريطة الجغرافية الدروب الرئيسية التي تستخدم في تهريب الهيروين عبر العالم.

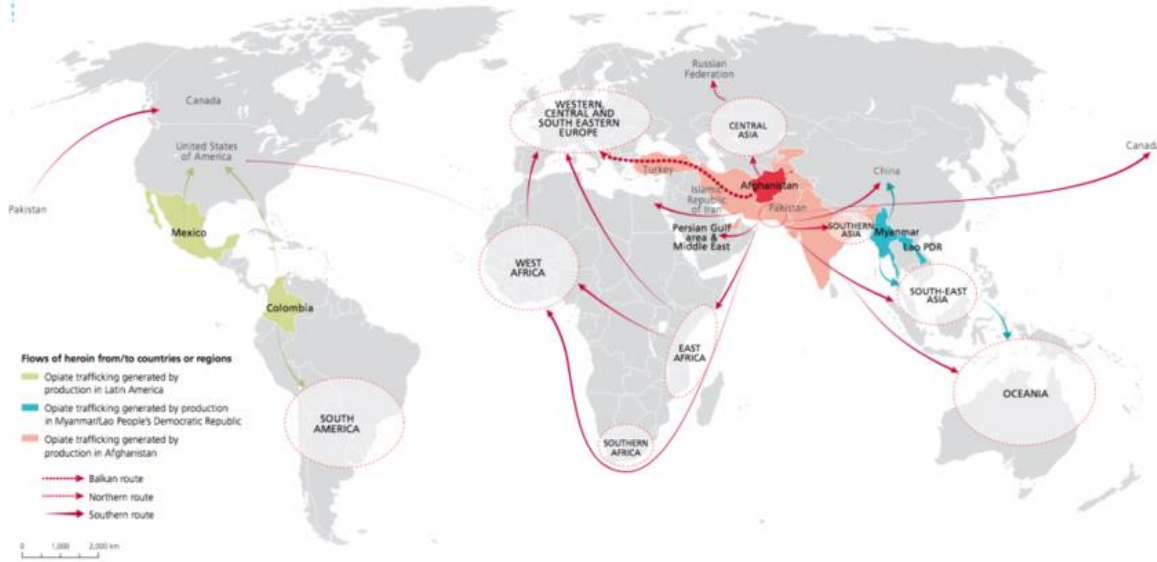
---

و لمزيد من التفاصيل حول هذا الأسلوب المستخدم في تهريب المخدرات، يراجع:

- Byron Ramirez & Robert J. Bunker, Narco-Submarines. Specially Fabricated Vessels Used For Drug Smuggling Purposes, Small Wars Journal, 2015, PP.9-151.

<sup>1</sup> - راجع تقرير الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات لعام 2016، ص 92.

## Main trafficking flows of heroin



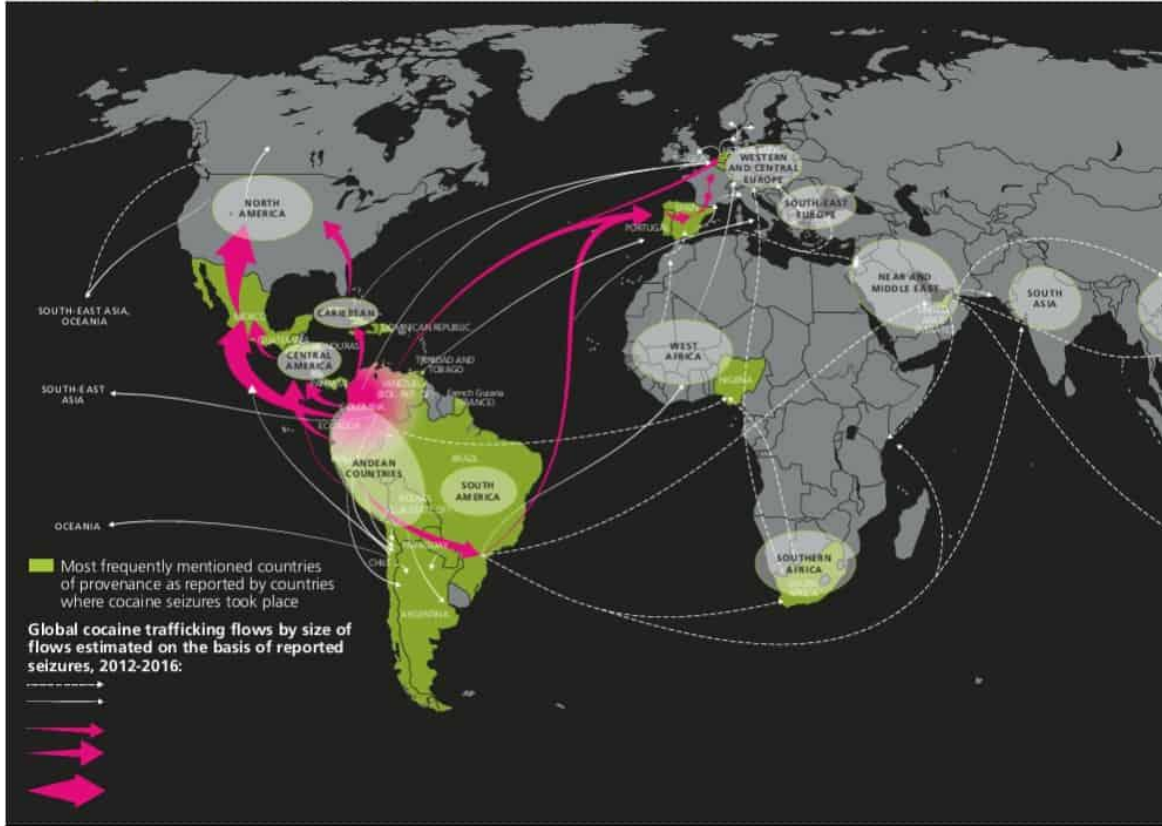
Source: UNODC, World Drug Report 2016.

- وفقا لتقديرات مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، فإن ما يقارب من 41% إلى 62% من الكوكايين تم ضبطه ما بين عامي 2002 حتى 2010، في منطقة البحر الكاريبي، كما ذهبت المنظمة الأمريكية لمكافحة المخدرات، إلى التأكيد على أن 80% من المخدرات يتم تهريبها عن طريق البحر، و أن البحر الكاريبي يعد وعاء للتدفق ومركزا رئيسيا لتجارة المخدرات خاصة الكوكايين، حيث يتم إنتاج ما يقرب من 1000 طن سنويًا في الدول التي يشملها الحزام الجبلي للأنديز - كولومبيا، الإكوادور، البيرو، بوليفيا، فنزويلا<sup>1</sup>. و قد لوحظ مؤخرا استخدام المهربين درب بحري جديد انطلقا من منطقة الكاريبي في اتجاه إفريقيا، حيث بينت مضبوطات الكوكايين في كولومبيا أهمية درب المحيط الأطلسي في التهريب البحري، فهي آخذة في الازدياد مقارنة بدرب المحيط الهادئ، و يبدو أن للروابط اللغوية دورا في تهريب الكوكايين من أمريكا الجنوبية إلى أوروبا عبر البرازيل والبرتغال والبلدان الناطقة بالبرتغالية في إفريقيا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> -Rio Bray, Op.Cit, PP.6-7.

<sup>2</sup> - راجع تقرير المخدرات العالمي لعام 2013، UNODC، ص 92.

MAP 1 | Main cocaine trafficking flows, 2012–2016

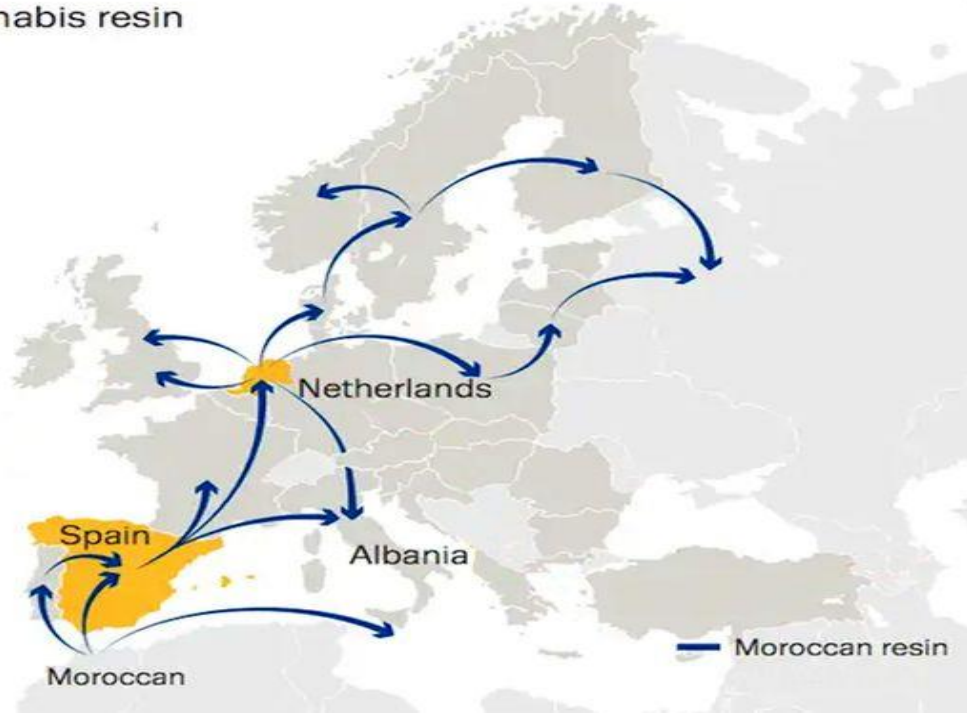


- على الرغم من تدفق مخدر القنب انطلاقاً من باكستان و أفغانستان، على دول الاتحاد الأوروبي عبر درب البلقان السابق الإشارة إليه، إلا أن هذه المنطقة بقية تغذى بشكل رئيسي و مكثف من المغرب، فهو أحد المنتجين الرائدین في العالم لمخدر الراتينج، حيث تزرع المخدرات بشكل مكثف في المناطق الجبلية من الريف، ثم يتم شحنها إلى القارة الأوروبية عبر إسبانيا عن طريق القوارب السريعة التي تعبر بحر البوران- بين المغرب العربي وجنوب شبه الجزيرة الأيبيرية- لإلقاء كميات ضخمة من مخدر الحشيش على الساحل الإسباني.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - Vincent Groizeleau, La mer, autoroute de la drogue, Mer et Marine, 07/04/2014, accessible sur le site:

<https://www.meretmarine.com/fr/content/la-mer-autoroute-de-la-drogue>

Cannabis resin



Source: EUROPOL, EU Drug Markets Report, Strategic Overview, 2016.

### المطلب الثاني: الاتجار غير المشروع بالأسلحة عبر البحر.

يعتبر الاتجار غير المشروع بالأسلحة من أبرز الأنشطة ارتباطا بعدم الاستقرار إذ لا يمكن تصور العنف السياسي و معظم أشكال الجريمة المنظمة من دون سلاح، حيث تشكل عمليات تهريب الأسلحة تهديدا مباشرا لأمن الدولة و خاصة إذا كانت موجهة لتغذية الأعمال الإرهابية،<sup>1</sup> و يبدو أن الأسلحة الصغيرة و الخفيفة و التي كانت قبل عقدين من زمن غائبة عن ميدان التفكير في مسائل الحد من التسلح و نزع السلاح، قد أصبحت تشكل خطورة و تعتبر أكثر فتكا نظرا لقدرتها على إحداث دمار شامل أثناء النزاعات المسلحة، و أكدت الإحصائيات أن الأسلحة الصغيرة و الخفيفة هي الأسلحة الأكثر استخداما في 46 من أصل 49 نزاعا مسلحا دوليا منذ تسعينيات القرن العشرين، حيث خلفت تلك النزاعات المسلحة في العقد الماضي ما يعادل 52000 حالة وفاة سنويا.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - درويش مريم، التهريب البحري للأسلحة و المخدرات و أثره على استقرار و أمن الدول، مجلة الدراسات و البحوث القانونية، عدد 7، 2017، ص 334.

<sup>2</sup> - " Small arms and light weapons are the most widely-used weapons in 46 out of 49 international armed conflicts since the 1990's.1 During the last decade, an average of 52,000 deaths have taken place each year in armed conflicts."

- Gustavo Mauricio Bastien Olvera, The Security Council and the illegal transfer of small arms and light weapons to non-state actors, Mexican Law Review, Vol. VI, No. 2, 2014, P.226.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و في الوقت الذي أولى فيه المجتمع الدولي اهتماما خاصا، لاكتشافات الشحنات غير القانونية للأسلحة والسلع ذات الاستخدام المزدوج، من و إلى كوريا الشمالية وإيران، فقد شهدت ظاهرة تهريب الأسلحة عبر البحر انتشارا واسعا شمل كيانات حكومية وغير حكومية من جميع القارات، حيث اعتبر النقل البحري أكثر وسائل النقل شيوعا لنقل الأسلحة - الأسلحة التقليدية والأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة (SALW) وذخائرها - إلى مناطق الصراع في القارة الأفريقية، و إلى جهات فاعلة غير الحكومية حول العالم، مثل كولومبيا و الصومال ...<sup>1</sup> و قد أكد الأمين العام السابق للأمم المتحدة، السيد بان كي مون هذه الحقيقة، حين دعا جميع الدول الأعضاء إلى تعزيز مراقبة الحدود خاصة البحرية، وكان هذا بمناسبة اجتماع لمجلس الأمن الدولي في أبريل 2012، حيث ذهب إلى القول أنه وفقا لتقرير برنامج مراقبة الحاويات، فقد تم فحص 2% فقط من مجموع 500 مليون حاوية التي تنقل 90% من التجارة الدولية عن طريق البحر كل عام.<sup>2</sup>

هذه المشكلة العملية، و المتمثلة في صعوبة مراقبة تهريب السلاح عبر البحر، التي أقرتها الأمم المتحدة من خلال الإحصاءات السابقة الذكر، تدفعنا إلى البحث عن الأساس القانوني الذي يجب أن تستند إليه الدول و المنظمات في سعيها لمكافحة جريمة الاتجار غير المشروع بالأسلحة عبر البحر على اختلاف أنواعها الأسلحة التقليدية والأسلحة الصغيرة و الخفيفة (SALW)، و الحد من انتشار أسلحة الدمار الشامل.

### **الفرع الأول: النظام القانوني لمكافحة الاتجار غير المشروع بالأسلحة التقليدية والأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة (SALW) عبر البحر.**

في البداية تجب الإشارة إلى أنه بالمقارنة مع أسلحة الدمار الشامل، مثل الأسلحة النووية أو الكيميائية أو البيولوجية، فإن الأسلحة الصغيرة و الخفيفة هي الأكثر اتجارا من قبل عصابات التهريب، و يرجع السبب في ذلك كون عمليات نقل أسلحة الدمار الشامل تخضع لتنظيم رقابي شديد، كما أن الاستحواذ عليها و تفعيلها ليس بالأمر المتاح

<sup>1</sup> - Jihan Seniora et Quentin Royet, Trafics d'armes par voie maritime Un phénomène difficile à surveiller, Note d'Analyse du Groupe de Recherche et d'information sur la Paix et la Sécurité , 26 juin 2012, Bruxelles, P.2

<sup>2</sup> -Conseil de sécurité, Le Conseil de sécurité demande un rapport complet sur les efforts en vue d'aider les États à lutter contre les mouvements transfrontaliers illicites, 6760<sup>e</sup> séance, Département de l'information, New York, 25/04/2012, P.2.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

للمهربين، في حين أن المواد المستخدمة في صنع الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة لها قيود قليلة، كما أنها منخفضة التكاليف و سهلة الاستحواذ و النقل و التفعيل من قبل الأفراد، و هذا ما يفسر وجود ما يزيد عن 875 مليون قطعة من الأسلحة الصغيرة و الخفيفة في العالم، تسيطر الحكومات من مجموع هذا العدد على حوالي 26% فقط.<sup>1</sup>

لذلك عملت الأمم المتحدة منذ منتصف التسعينات من القرن العشرين، على التعامل مع مشكلة الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة بحزم في قائمة الموضوعات السياسية الدولية، ورفعت من درجة الوعي بالمشاكل التي تسببها هذه الأسلحة، فشكلت جماعات للخبراء، خاصة لجنة الخبراء الحكوميين حول الأسلحة الصغيرة،<sup>2</sup> لتولي مهمة تحديد أنواع الأسلحة الصغيرة و الخفيفة المستخدمة في النزاعات، و أسباب تكديس و نقل تلك الأسلحة و الاتجار بها بصورة غير مشروعة، كما تم تعيين فريق الخبراء المعني بالذخائر و المتفجرات،<sup>3</sup> لتولي مهمة دراسة مشاكل الذخائر و المتفجرات بجميع جوانبها، بالتعاون مع مختلف المنظمات الدولية و الإقليمية المناسبة.

كما تم إعداد برنامج عمل الأمم المتحدة بشأن الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة عام 2001، والذي أهاب بالدول أن تنشئ نظماً فعالة لتعقب الأسلحة النارية، وقد هدف برنامج العمل إلى منع الإتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة من جميع جوانبه ومكافحته والقضاء عليه.<sup>4</sup>

و قد استمرت جهود مختلف الجهات الفاعلة سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي، لمكافحة الاتجار غير المشروع بالأسلحة، و التي توجت بإصدار العديد من الوثائق الدولية في هذا الشأن، غير أن ما ميز هذه الوثائق هو افتقارها للقوة الإلزامية

<sup>1</sup> - Gustavo Mauricio Bastien Olvera, Op.Cit, P.228.

<sup>2</sup> - راجع الفقرة 1، الجزء (ب) من قرار الجمعية العامة رقم 70/50، المؤرخ في 12 ديسمبر 1995، في الوثيقة: A/RES/50/70

<sup>3</sup> - راجع الفقرة 3، الجزء (ي) من قرار الجمعية العامة رقم 38/52، المؤرخ في 8 جانفي 1998، في الوثيقة: A/RES/52/38. P.18.

<sup>4</sup> - أحمد محمود حياصات، المعاهدات والاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بالإتجار غير المشروع بالأسلحة، مداخلة ملقاة بمناسبة الحلقة العلمي الموسومة بعنوان: مكافحة الاتجار غير المشروع بالأسلحة، من تنظيم جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، يومي 23-25/1/2018، ص.5.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

ولعل السبب المباشر في هذا الإخفاق، يعود بالدرجة الأولى إلى الاعتراف الذي أقرته منظمة الأمم المتحدة، بموجب المادة 51 من الميثاق، بأحقية الدول في اقتناء الأسلحة للدفاع عن نفسها، وحق الشعوب المستعمرة في الكفاح المسلح لتقرير مصيرها.<sup>1</sup>

انطلاقاً من هذه المعطيات، فإننا سنتطرق بالدراسة لأهم الصكوك الدولية المعنية بمكافحة الاتجار غير المشروع بالأسلحة الصغيرة و الخفيفة، و المتمثل في بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية و أجزائها و مكوناتها و الذخيرة و الاتجار بها بصورة غير مشروعة، بالإضافة إلى معاهدة تجارة الأسلحة، باعتبارهما يشكلان الإطار القانوني العام لمكافحة تهريب تلك الأسلحة، ثم نحاول تكييف أحكام الاتفاقيتين مع نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS، على اعتبار أنها دستور البحار، و التي تتطلب أن تتماشى جميع الاتفاقيات الدولية و مبادئها القانونية.

### **أولاً: بروتوكول الأسلحة النارية لعام 2001.**

وهو بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية و أجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة لعام 2001، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية،<sup>2</sup> و قد جاء هذا البروتوكول بغرض الترويج وتيسير وتعزيز التعاون بين الدول الأطراف بغية منع ومكافحة واستئصال صنع الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة.<sup>3</sup>

وفقاً لهذا البروتوكول يعني الاتجار غير المشروع بالأسلحة النارية "استيراد الأسلحة النارية وأجزائها و مكوناتها و الذخيرة أو تصديرها أو اقتناؤها أو بيعها أو تسليمها أو تحريكها أو نقلها من إقليم دولة طرف أو عبره إلى إقليم دولة طرف أخرى إذا كان أي من الدول الأطراف

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 4، من ديباجة قرار الجمعية العامة رقم 255/55، المؤرخ في 8 جوان 2001.

<sup>2</sup> - وهو بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية و أجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، تم اعتماده بموجب قرار الجمعية العامة رقم 255/55، المؤرخ في 8 جوان 2001، دخل حيز النفاذ عام 2005،

<sup>3</sup> - راجع المادة 2 من بروتوكول الأسلحة النارية لعام 2001.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

المعنية لا يأذن بذلك وفقا لأحكام هذا البروتوكول، أو إذا كانت الأسلحة النارية غير موسومة بعلامات وفقا للمادة 8 من هذا البروتوكول.<sup>1</sup>

باستقراءنا للنص السابق الذكر، نصل إلى أنه لقيام جريمة الاتجار غير المشروع بالأسلحة يجب توافر ثلاثة عناصر أساسية، وهي:

- عنصر الاستيراد و التصدير للأسلحة النارية أو أجزائها و مكوناتها و الذخيرة.
- عنصر العبور و المتمثل في عمليات التحويل و النقل من إقليم دولة طرف أو عبه إلى إقليم دولة طرف أخرى، و في هذا الخصوص - لا شك- أن الإقليم البحري يعد الوسط المثالي لنقل تلك الشحنات.
- انعدام رخص و أنون الاستيراد و التصدير و العبور، فقد اشترط البروتوكول ضرورة توافر رخص من قبل الدول المصدرة و المستوردة لشحنات الأسلحة، كما تطلب كذلك ضرورة توافر رخصة من قبل دول العبور، تتمثل عادة في توجيه إشعار مكتوب، قبل الشحن، بأنه ليس لديها اعتراض على العبور، وذلك دون إخلال بأي اتفاقات أو ترتيبات ثنائية أو متعددة الأطراف لصالح دول غير ساحلية.<sup>2</sup>

### **ثانيا: معاهدة تجارة الأسلحة ATT.**

لقد كان الدافع المباشر لإبرام هذه المعاهدة، قرار الجمعية العامة رقم 89/61، حيث جاء فيه أن غياب المعايير الدولية المشتركة لنقل الأسلحة التقليدية، يساهم في النزاعات المسلحة و تشريد الناس و الجريمة والإرهاب، الأمر الذي يقوض دعائم السلام و المصالحة و السلامة و الأمن و الاستقرار و التنمية المستدامة،<sup>3</sup> لذلك عملت الجمعية العامة على دراسة جدوى إبرام معاهدة تضع معايير دولية موحدة لنقل الأسلحة التقليدية، و هو الأمر الذي

<sup>1</sup> - راجع المادة 3 الفقرة (هـ) من بروتوكول الأسلحة النارية لعام 2001.

<sup>2</sup> - راجع 10 من بروتوكول الأسلحة النارية لعام 2001.

<sup>3</sup> - راجع الفقرة 9 من قرار الجمعية العامة رقم 89/61، المؤرخ في 6 ديسمبر 2006، في الوثيقة: A/RES/61/89

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

نفذ من خلال العديد من المؤتمرات الدولية حتى تم أخيراً إقرار معاهدة تجارة الأسلحة بموجب القرار رقم 234/67(ب)<sup>1</sup>، و التي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 2014/12/23.

و قد حددت المعاهدة فئات الأسلحة التقليدية التي تنطبق عليها المعاهدة، وهي الفئات السبع المشمولة بسجل الأمم المتحدة للأسلحة التقليدية، و شملت الفئة الثامنة الأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة<sup>2</sup>، ثم عرجت الاتفاقية إلى إيراد الأعمال المحظورة، و الإجراءات التي تنظم عمليات التصدير و الاستيراد للأسلحة التقليدية<sup>3</sup>.

غير أن ما يهمننا في هذه الدراسة ما جاءت به المادة 9 من المعاهدة، حين تطرقت لموضوع المرور العابر أو إعادة الشحن، و ذلك بنصها على أن: "تتخذ كل دولة طرف، حيثما كان ذلك ضرورياً و ممكناً من الناحية العملية، تدابير مناسبة لتنظيم ما يخضع لولايتها من عمليات عبور الأسلحة التقليدية المنصوص عليها في المادة 2 (1) عبر إقليمها أو إعادة شحنها منه، و ذلك وفقاً للقانون الدولي ذي الصلة"<sup>4</sup>.

يتضح من خلال النص السابق، إحالة معاهدة تجارة الأسلحة، بصفة مباشرة و صريحة لموضوع أحكام نقل الأسلحة عبر البحر، لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحر UNCLOS، لذلك سنحاول التوفيق بين أحكام الاتفاقيتين للوصول إلى النظام القانوني لمكافحة الاتجار غير المشروع بالأسلحة عبر البحر.

### ثالثاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS.

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 1 من منطوق قرار الجمعية العامة رقم 234/67(ب)، المؤرخ في 2 أبريل 2013، في الوثيقة: A/RES/67/234B.

<sup>2</sup> - راجع المادة 2 من معاهدة تجارة الأسلحة.

<sup>3</sup> - راجع المواد 6، 7، 8 من معاهدة تجارة الأسلحة.

<sup>4</sup> - راجع المادة 9 من معاهدة تجارة الأسلحة.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بالرغم من إقرار اتفاقية قانون البحار، بأحقية الدولة الساحلية في حماية أمنها عبر بحرهما الإقليمي، إلا أن ذلك النظام لم يتطرق بالشكل الكافي لجميع القضايا التي تهدد الدولة الساحلية، و لعل السبب في ذلك يعود إلى أن واضعي الاتفاقية لم يتصوروا أبدا الحجم الكبير للجرائم القائمة اليوم و مدى تطورها، لذلك اكتفوا بالإشارة إلى بعض الأفعال بموجب أحكاما عامة، و تجاهلوا أفعال أخرى كما هو الحال بالنسبة لتهريب الأسلحة عبر البحر.<sup>1</sup>

و بالرغم من غموض عبارة "القانون الدولي ذي الصلة" التي تضمنتها المادة 9 من اتفاقية ATT، إلا أنه و بإعمال قواعد التفسير الذي جاءت بها اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969،<sup>2</sup> نخلص إلى أنها تعني نظام المرور البريء التي نظمتها اتفاقية UNCLOS.<sup>3</sup>

تتمتع الدولة الساحلية في البحر الإقليمي بحقوق سيادية كاملة،<sup>4</sup> غير أن هذه السيادة مقيدة بنظام "المرور البريء"، و يعني هذا المبدأ تمتع جميع السفن بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي،<sup>5</sup> و لا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس أي تدابير قضائية، بما في ذلك مراقبة السفن أو منع مرورها، إذا كانت تسعى إلى ذلك دون الإخلال بسلم و أمن الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية و لقواعد القانون الدولي الأخرى.<sup>6</sup>

و قد حددت المادة 19 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الحالات التي يعتبر فيها المرور ضارا بسلم الدولة الساحلية و بأمنها، من بينها الحالة التي

---

<sup>1</sup> - " In the 20 years since the adoption of the Convention on the Law of the Sea, crimes at sea have become more prevalent and are increasing. The framers of the Convention never envisaged many of the crimes that exist today, and as a result either included only a general provision or none at all regarding their suppression."

- Lisa Nordøen, Arms control at sea: Legislating the Illicit Trafficking of Small Arms and Light Weapons in the Caribbean, Thesis Master, University of Oslo, 2011, P.20.

<sup>2</sup> - راجع المواد 31، 32، 33 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969.

<sup>3</sup> - " Moreover, the phrase 'relevant international law' is not clearly defined but can be taken as a reference to the right to 'innocent passage' through a states' territorial waters."

- sibylle bauer & mark bromley, Implementing the arms trade treaty: Building on available guidelines and assistance activities , SIPRI Background Paper, May 2015, P.15.

<sup>4</sup> - راجع المادة 2 من اتفاقية UNCLOS.

<sup>5</sup> - راجع المادتين 17، 18 من اتفاقية UNCLOS.

<sup>6</sup> - راجع المادة 1/19 من اتفاقية UNCLOS.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

تضمنتها الفقرة الفرعية (أ)، فيما يتعلق بالتهديد بالقوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية، فقد ذهبت محكمة العدل الدولية بمناسبة فصلها في النزاع بين نيكاراغوا والولايات المتحدة الأمريكية، إلى القول أن تقديم المساعدة إلى المتمردين في شكل توفير الأسلحة أو الدعم اللوجستي أو أي دعم آخر، يمكن اعتباره تهديدًا أو استخدامًا للقوة ضد الدولة المستهدفة، ويمكن أن يشكل أيضًا تهديدًا أو استخدامًا للقوة ضد دولة العبور،<sup>1</sup> و من ثم يعد عبور تلك الشحنات من الأسلحة عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية مرورًا غير بريء.

كما ينبغي كذلك، قراءة المادة 19 الفقرة 2، بإعمال المادتين 88 و 301 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، و ذلك بربط استخدام القوة في البحر بقيود ميثاق الأمم المتحدة على استخدام القوة، بحيث يكون أي تهديد أو استخدام للقوة يتعارض مع ميثاق الأمم المتحدة سبباً لرفض المرور عبر البحر الإقليمي.<sup>2</sup>

بالإضافة إلى ما سبق، يمكن الاستناد إلى نص الفقرة الفرعية (و) - و المتمثل في حالة إطلاق أي جهاز عسكري أو إنزاله أو تحميله، كفعل ضار ينفي براءة مرور السفن - في مجال مكافحة تجارة الأسلحة عبر البحر، ذلك أن فئات الأسلحة التي تضمنتها اتفاقية تجارة الأسلحة، هي في النهاية أجهزة و معدات عسكرية، كما أن عملية نقل شحنات الأسلحة تنطوي على الإنزال و التحميل كذلك.

و إلى جانب الحقوق السيادية التي منحتها اتفاقية UNCLOS للدولة الساحلية عند مراقبتها لمرور السفن عبر مياهها الإقليمية، توجد العديد من الالتزامات الدولية التي تلقى على عاتق الدولة الساحلية عند أدائها لتلك الوظيفة، و في هذا الخصوص ألزمت اتفاقية تجارة الأسلحة ATT بموجب المادة 5، جميع الدول بما فيها الدولة الساحلية اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ أحكام المعاهدة، و تعيين السلطات الوطنية المختصة كي يكون لها

<sup>1</sup> - " Court does not believe that the concept of "armed attack" includes not only acts by armed bands where such acts occur on a significant scale but also assistance to rebels in the form of the provision of weapons or logistical or other support. Such assistance may be regarded as a threat or use of force, or amount to intervention in the internal or external affairs of other States..."

- Case concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America), ICJ, Judgment of 27 June 1986, P.94.

<sup>2</sup> - راجع المادتين 88 و 301 من اتفاقية UNCLOS.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

نظام للمراقبة يتسم بالفعالية و الشفافية لتنظيم نقل الأسلحة التقليدية، مع مراعاة الحظر الذي جاءت به المادة 6، و الأحكام التي تضمنتها المادة 9 من الاتفاقية ATT، فيما يتعلق بالمرور العابر و إعادة شحن الأسلحة التقليدية.<sup>1</sup>

كما تلتزم الدولة الساحلية - في إطار مراقبتها لمرور السفن- بقرارات حظر توريد الأسلحة التي يتخذها مجلس الأمن، فعندما يتخذ مجلس الأمن إجراءات الإنفاذ بموجب المادة 41، ويفرض حظرًا على الأسلحة أو نظام عقوبات ضد دولة ما، فهو يتخذ هذا القرار بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، و من ثم ينبغي على جميع الدول الامتثال للقرار الذي يسمو على أي التزامات اتفاقية لا تتفق مع القرار أو تتعارض معه،<sup>2</sup> هذا الالتزام يفرض على الدولة الساحلية وقف المرور البريء، في الحالات التي يتطلب فيها تطبيق حظر الأسلحة الذي تفرضه الأمم المتحدة.

و قد عززت معاهدة تجارة الأسلحة ATT هذا الالتزام بموجب المادة 6 الفقرة 1، حيث أعادة التأكيد على المسؤولية الرئيسية لمجلس الأمن في صون السلم والأمن الدوليين، و أنشأت قاعدة تحظر على الدول الأطراف التصريح بنقل الأسلحة وغيرها من المواد إلى دولة تنتهك حظر توريد السلاح الذي فرضه مجلس الأمن.<sup>3</sup>

بالإضافة إلى ما سبق، يتعين على الدولة الساحلية كذلك فيما يخص مراقبة مرور السفن، ألا تأذن بنقل الأسلحة التقليدية عبر بحرهما الإقليمي إذا كانت على علم وقت النظر في الإذن، أن الأسلحة ستستخدم لارتكاب جريمة الإبادة الجماعية، والجرائم ضد الإنسانية، والانتهاكات الجسيمة من اتفاقيات جنيف لعام 1949، والهجمات على أهداف مدنية أو ضد مدنيين يتمتعون بالحماية بتلك الصفة، أو جرائم الحرب الأخرى على النحو الوارد تعريفه في الاتفاقيات الدولية التي تكون طرفاً فيها.<sup>4</sup>

1 - راجع المواد 5، 6، 9 من اتفاقية تجارة الأسلحة ATT.

2 - راجع المادة 103 من ميثاق الأمم المتحدة.

3 - Barry Kellman, Controlling the Arms Trade: One Important Stride for Humankind, Fordham International Law Journal, Vol 37,2014, P.704.

4 - راجع المادة 6 الفقرة 3 من اتفاقية تجارة الأسلحة ATT.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و ما يلاحظ على ما سبق تفصيله، أن كل من اتفاقية UNCLOS و اتفاقية ATT، قد أغفلتا مسألة تنظيم نقل الأسلحة في المياه الدولية، و كنتيجة لذلك برزت ظاهرة "الأسلحة الطافية"، حيث تقوم شركات الأمن البحري الخاصة بتخزين الأسلحة في سفينة منفصلة متواجدة بالمياه الدولية (مخازن الأسلحة الطافية)، حتى تتجنب القوانين الوطنية و الدولية المعنية بتهريب الأسلحة، عندما ترسو في الموانئ.<sup>1</sup>

غير أن مجلس الأمن تدارك هذا القصور، حين نص على حظر تهريب الأسلحة في المياه الدولية، فقد تضمن القرار رقم 2292(2016) المتعلق بحظر توريد الأسلحة إلى ليبيا، أحكاماً خاصة بمكافحة تهريب الأسلحة في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي،" إذ قرر، و بغية التصدي للتهديد الذي تشكله الأسلحة و الذخائر غير المؤمنة في ليبيا و انتشارها، أن يأذن، في هذه الظروف الاستثنائية و المحددة، لفترة مدتها 12 شهراً اعتباراً من تاريخ اتخاذ هذا القرار، للدول الأعضاء، و هي تتصرف بصفقتها الوطنية أو عن طريق منظمات إقليمية مع إجراء المشاورات اللازمة مع حكومة الوفاق الوطني، من أجل ضمان التنفيذ الصارم لحظر توريد الأسلحة المفروض على ليبيا والقيام، دون تأخير لا مبرر له، في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي، بتفتيش السفن المتجهة إلى ليبيا أو القادمة منها و التي تكون لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأنها تحمل أسلحة أو ما يتصل بها من أعتدة إلى ليبيا أو منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة...."<sup>2</sup>

و خلاصة القول، أنه في غياب أساس قانوني واضح يقضي بتجريم الاتجار بالأسلحة التقليدية عبر البحر، يشكل كل من اتفاقية UNCLOS و اتفاقية ATT، الإطار القانوني لمكافحة تهريب الأسلحة التقليدية عبر المياه الإقليمية للدولة

<sup>1</sup> - " However, UNCLOS does not place restrictions on vessels carrying arms in international waters.<sup>8</sup> Further, the Arms Trade Treaty (ATT), the leading international instrument on arms trade, restricts and regulates the methods and types of arms that may cross international boundaries, but does not apply to the international movement of arms where the arms remain under one party's ownership. As a result, the phenomenon of "floating armories" was created. Essentially, private maritime security companies store weapons in a separate vessel in international waters to avoid smuggling laws when they dock in ports."

- Alexis Wilpon, Floating Armories: A legal grey area in arms trade and the law of the sea, Georgetown Journal of international law, Vol.48, 2017, P. 875.

<sup>2</sup> - راجع الفقرة (3) من منطوق القرار رقم 2292(2016) المؤرخ في 2016/06/14، المتعلق بحظر توريد الأسلحة

إلى ليبيا، أنظر الوثيقة: S/RES/2292(2016)



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهذدة للأمن البحري.

الساحلية، مع الاستناد إلى قرارات مجلس الأمن فيما يخص بحظر تهريب هذا النوع من الأسلحة في أعالي البحار.

### **الفرع الثاني: الحظر البحري لأسلحة الدمار الشامل.**

هناك اتفاق على أن معالجة التهديدات المتعلقة بانتشار أسلحة الدمار الشامل، تعد واحدة من أهم القضايا المتعلقة بالأمن و السياسة الخارجية في بداية القرن الحادي والعشرين، و قد تأكد هذا الطرح بعد هجمات 11 سبتمبر 2001، حيث أخذت المخاوف المتعلقة بالبعد البحري للإرهاب الدولي تتبلور في الأذهان، للاعتقاد بشكل متزايد أن صناعة الشحن الدولي و الموانئ البحرية الرئيسية قد تكون هدف رئيسي لعمل إرهابي، أو تستعمل بطريقة غير مشروعة لنقل والحصول على أسلحة الدمار الشامل.<sup>1</sup>

على الرغم من أن عبارة "أسلحة الدمار الشامل" تشير بشكل عام إلى الأسلحة أو الأجهزة التي لديها القدرة على التسبب في الوفيات أو إصابات جسدية خطيرة لعدد كبير من الناس، من خلال المواد الكيميائية السامة أو سلائفها أو كائناتها المرضية أو الإشعاعات أو النشاط الإشعاعي الذي تخلفه، غير أن هذا الأمر لا يشكل سوى جزء من المشكلة، ذلك أن المشكلة الرئيسية تكمن في تكييف عمليات تصدير المكونات والتقنيات و مواد الإنتاج و وسائل التسليم المرتبطة بأسلحة الدمار الشامل، فمعروف على هذه العناصر أنها ذات استخدام مزدوج - أي تستخدم لأغراض مدنية وعسكرية-، و من ثم فالتجارة في تلك المواد ليست على إطلاقها غير شرعية، الأمر الذي يخلق صعوبة كبيرة لعمليات اعتراض تلك الشحنات، خصوصا و أن حوالي 95% من مكونات أسلحة الدمار الشامل ذات استخدام مزدوج.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - "... These attempts are directly related with the 11September 2001, terrorist attacks in the US. Many fear that the shipping in-dustry and seaports may be the next terrorist target or that terrorist groups may be using traditional seaways to transfer illicit arms..."

- Angelos M. Syrigos, Developments on the Interdiction of Vessels on the High Seas, In: Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea" Time Before and Time After", Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2006, P.150.

<sup>2</sup> - "... the principal predicament lies in the export of components, technologies, production material, and means of delivery associated with WMD. These items are less easily defined since they serve civilian as well as military end-uses (i.e. are 'dualuse'), and trade in these materials is generally not illegal. This point is significant since around ninety-five percent of the ingredients for WMD are dual-use."

- Patricia Jimenez Kwast, Maritime Interdiction of Weapons of Mass Destruction In International Legal Perspective, Netherlands Yearbook of International Law, 2007, P.2.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

أما على الصعيد البحري، فهناك ميزتان رئيسيتان للتجارة البحرية يزيدان من صعوبات حظر النقل البحري لأسلحة الدمار الشامل، فالميزة الأولى تتمثل في اعتماد التجارة الدولية بشكل كبير على النقل بالحاويات، وبالرغم من الفوائد الكثيرة التي يوفرها هذا الأسلوب في مجال الشحن، إلا أنه يرتب ثمن باهظ من حيث الأمن و منع الانتشار، فمن الناحية العملية يكون صعود و تفتيش سفينة حاويات في عرض البحر، حتى من قبل قوات مدربة جيدا، أمر صعب و خطير إن لم يكن مستحيلا تقريبا، كما أن تحويل تلك السفن على المرافئ لإجراء التفتيش يسبب التأخير و من ثم يزيد من تكاليف الشحن.<sup>1</sup>

أما الميزة الثانية و التي تعقد من جهود منع نقل البحري لأسلحة الدمار الشامل، هي أنظمة التسجيل المفتوح و أعلام الملازمة باعتبارها الركيزة الأساسية لصناعة الشحن العالمية، فهذه الميزة تسهل أنشطة الانتشار غير المشروع عن طريق البحر تحت علم الدول التي تفتقر إلى الاستعداد أو القدرة على اللجوء إلى تدابير فعالة لإنفاذ القانون ضد سفنهم بالإضافة إلى حقائق الملكية المحتملة التي يصعب تتبعها، الأمر الذي يزيد من التحديات التي تواجه الحظر البحري لمواد أسلحة الدمار الشامل.<sup>2</sup>

و تجدر الإشارة إلى أن كل من معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية (NPT)،<sup>3</sup> و اتفاقية الأسلحة البيولوجية (BWC)،<sup>4</sup> و اتفاقية الأسلحة الكيميائية (CWC)،<sup>5</sup> قد شكلتا معا الاستجابات القانونية الدولية الرئيسية لمعالجة استخدام و تطوير و حيازة ونقل أسلحة الدمار الشامل،<sup>6</sup> و على الرغم من الالتزامات التي تضمنتها تلك المعاهدات، إلا أن التساؤل بقي مطروح حول إمكانية استخدام القوة بشكل قانوني لإيقاف و تفتيش السفن التجارية التي ترفع أعلامًا دولية في المياه للاشتباه بحملها أسلحة دمار شامل و مصادرة

<sup>1</sup> -Ibid, P.3.

<sup>2</sup> - Michael Becker, The Shifting Public Order of the Oceans: Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea, Harvard International Law Journal, Vol 46, 2005, PP. 144-145.

<sup>3</sup> - معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية (NPT)، تم التوقيع عليها في كل من لندن و موسكو و واشنطن في 1 جويلية 1968، دخلت حيز النفاذ في 5 مارس 1970، و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 94-287، المؤرخ في 21/09/1994، ج.ر. عدد 62، الصادرة بتاريخ 1994/10/2.

<sup>4</sup> - اتفاقية الأسلحة البيولوجية (BWC)، تم التوقيع عليها في كل من لندن و موسكو و واشنطن في 10 أبريل 1972، دخلت حيز النفاذ في 26 مارس 1975،

<sup>5</sup> - اتفاقية الأسلحة الكيميائية (CWC)، تم التوقيع عليها بتاريخ 13 جانفي 1993، و دخلت حيز النفاذ في 29 أبريل 1997، صادقت عليها الجزائر بتاريخ 3 جوان 1995.

<sup>6</sup> -Patricia Jimenez Kwast, Op.Cit, P.4.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

مثل هذه الشحنات، في ظل غياب حكم خاص ينظم هذه المسألة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS. و هي المسألة التي أثّرت بعد اعتراض إسبانيا عام 2002 للسفينة **So San**، التي كانت تنقل صواريخ سكود بين كوريا الشمالية و اليمن،<sup>1</sup> هذا التساؤل سنحاول الإجابة إليه من خلال التطرق للآلية التي أوجدها المجتمع الدولي لهذا الغرض و المتمثلة في مبادرة أمن الانتشار و تقييمها وفقاً لأحكام قانون البحار، ثم نتعرض بعد ذلك لبعض القواعد الاستثنائية التي تجيز اعتراض شحنات الأسلحة في عرض البحر.

### **أولاً: مبادرة أمن الانتشار PSI.**

تعد المبادرة الأمنية لمكافحة الانتشار **PSI**، أهم مبادرة متعددة الجنسيات تهدف إلى تعزيز التعاون و القدرة على منع نقل شحنات أسلحة الدمار الشامل، و على الرغم من أنه غالباً ما يقترن تأسيسها بالنتائج غير المرضية التي ترتبت على حادثة السفينة **So San** السابق الإشارة إليها، إلا أن هذه المبادرة قد تطورت بشكل سريع و أصبحت هيكل متعدد الأطراف يتمتع بدعم دولي كبير.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> - تعود وقائع هذه القضية إلى 9 ديسمبر 2002، أين اعترضت الفرقاطة الأسبانية *Navarra*، سفينة الشحن الكمبودية **So San**، على بعد 960 كيلومتراً من وجهتها النهائية على السواحل اليمنية، و بعد تحويل السفينة على قاعدة بحرية أمريكية بالبحرين و فحصها من قبل الأمريكيين، تم اكتشاف نقل 15 صاروخ سكود من كوريا الشمالية إلى اليمن بجانب 85 برميلا من المواد الكيميائية، منها 23 تحتوي على حمض النتريك، و قد صرحت وزارة الدفاع الإسبانية بأن إعلان الشحن على متن السفينة لم يُدرج صواريخ سكود و لم يحدد اليمن كوجهة لها، و ردت اليمن أنها اشترت الصواريخ بشكل قانوني و أنها كانت مخصصة للدفاع وليس للبيع لأطراف ثالثة، و قد تم إطلاق سراح **So San** على الرغم من عدم الرضا العام في إسبانيا. و قد أشار البيت الأبيض إلى عدم وجود أي أساس في القانون الدولي يسمح بمصادرة الأسلحة و هو المبرر القانوني لإطلاق السفينة، في حين صرح أحد المسؤولين الأمريكيين أن القرار يعكس العلاقة الثنائية الجديدة مع اليمن كون هذا الحادث قد ساعد في تحذير حليف جديد من أن أنشطته تخضع للمراقبة، و ادعت بيونج يانج أن السفينة تجارية كورية شمالية و استكرت الحظر الذي تعرضت له و اعتبرته انتهاكاً صريحاً لسيادتها، و بغض النظر عن النهاية التي ألت إليها هذه القضية فقد لفتة الحادث انتباه العالم إلى الإمكانيات التي يقدمها النقل البحري في حركة مرور أسلحة الدمار الشامل.

- Douglas Guilfoyle, *The Proliferation Security Initiative: Interdicting Vessels in international waters to prevent the spread of weapon of mass destruction?*, Melbourne University Law Review, Vol 29, 2005, PP.735-736.

<sup>2</sup> - Patricia Jimenez Kwast, Op.Cit, P.36.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و يرجع تاريخ إنشاء هذه المبادرة إلى 31 ماي 2003، حين أعلن الرئيس الأمريكي **George W. Bush** رسمياً عن مبادرة أمن الانتشار **PSI**، في كراكوف ببولندا، أين تعهدت إحدى عشرة دولة بدعمها كأعضاء في مجموعة أساسية من المشاركين،<sup>1</sup> و في 4 يونيو 2003 ، أدلى **John R Bolton**، وكيل وزارة الخارجية لمراقبة الأسلحة و الأمن الدولي، بشهادته أمام لجنة العلاقات الدولية بمجلس النواب الأمريكي حول مبادرة أمن الانتشار **PSI**، و ذكر أن الآثار الضارة لحيازة أسلحة الدمار الشامل يجب ألا تقع على عاتق الدول التي تطمح في امتلاك تلك الأسلحة فحسب، بل على الدول التي تزودها كذلك، و ذهب إلى القول أن الولايات المتحدة وحلفاءها سيتعاونون في منع عمليات نقل الأسلحة المحظورة دولياً و التكنولوجيات ذات الصلة في البحر و الجو و البر.<sup>2</sup>

و على الرغم من تأكيد العديد من البيانات، على أن إنشاء المبادرة **PSI** ليس لاستهداف كوريا الشمالية، إلا أن إعلان **PSI** أشار مباشرة إلى كل من إيران وكوريا الشمالية و اعتبرهما دولتين تثيران القلق من الانتشار،<sup>3</sup> و هو الأمر الذي ذهب وزير الخارجية الأمريكي **Colin Powell** في 17 جوان 2003، بمناسبة ترويجه لمفاهيم **PSI** في اجتماع الآسيان، إلى التصريح به بقوله أنه يجب كبح جماح الاتجار في المخدرات في كوريا الشمالية وغيرها من المواد غير المشروعة.

و قد اتبع الإعلان السابق، بانعقاد ثلاثة اجتماعات رسمية للتحالف الدولي، الأول في 12 جوان في مدريد بإسبانيا، و الثاني أبرم ما بين 9-10 جويلية في بريسبان بأستراليا، أما الاجتماع الثالث فعقد في الفترة ما بين 3-4 سبتمبر في باريس بفرنسا،<sup>4</sup> و

---

<sup>1</sup> - هو عبارة عن تحالف بقيادة الولايات المتحدة ( بما في ذلك أستراليا و فرنسا و ألمانيا و إيطاليا و اليابان و هولندا و بولندا و البرتغال و إسبانيا و المملكة المتحدة).

<sup>2</sup> - Proliferation Security Initiative, Global Security, available at:

<https://www.globalsecurity.org/military/ops/psi.htm>

<sup>3</sup> -Douglas Guilfoyle, The Proliferation Security Initiative: Interdicting Vessels in international waters to prevent the spread of weapon of mass destruction?, Op.Cit, P.737.

<sup>4</sup> - Sue Soo-ha Yang, Legal Basis for State Interception of Shipments on High Seas: Legality of the Naval Interdiction under the “Proliferation Security Initiative”, PP.2-3, available at:

[http://icnp.org/disarmament/MEMO\\_NK\\_interdiction.PDF](http://icnp.org/disarmament/MEMO_NK_interdiction.PDF)

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

هو الإجتماع الذي شهد إصدار مبادئ الحظر الخاصة بمبادرة أمن الانتشار PSI وقد جاء في هذا الإجتماع أن الدول المتحالفة ستقوم بمايلي:

1- اعتراض أسلحة الدمار الشامل وأنظمة التوصيل والمواد ذات الصلة من وإلى كيانات قلق الانتشار على نحو فعال.

2- تبادل المعلومات بسرعة حول أعمال الانتشار المشتبه فيها ، وتخصيص الموارد الكافية لهذا الجهد وزيادة التنسيق مع المشاركين الآخرين في الحظر.

3- تعزيز السلطات القانونية الوطنية وكذلك القوانين والأطر الدولية لإنجاز عمليات الحظر.

4- اتخاذ إجراءات محددة لدعم جهود الحظر، بما في ذلك:<sup>1</sup>

أ- التخلي عن نقل البضائع المستهدفة أو المساعدة في نقلها.

ب- تقوم دولة العلم من تلقاء نفسها، أو بناءا على سبب وجيه أبدته دولة أخرى، بالصعود إلى أي سفينة ترفع علمها في مياهها الداخلية أو البحار الإقليمية أو المناطق الواقعة خارج البحار الإقليمية لأي دولة أخرى يشتبه في نقلها البضائع إلى أو من الدول، أو الجهات الفاعلة من غير الدول التي لديها مخاوف بشأن الانتشار، والاستيلاء على مثل هذه الشحنات.

ج- يجب على دولة العلم النظر بجدية في تقديم الموافقة للصعود إلى السفن التي ترفع علمها و تفتيشها من قبل الدول الأخرى و الإبقاء على مثل هذه الشحنات المتعلقة بأسلحة الدمار الشامل في هذه السفن...

---

<sup>1</sup> - " These principles stated that that the coalition states would:

· Effectively interdict WMD, delivery systems and related materials to and from entities of proliferation concern.

· Exchange information rapidly on suspected proliferation actions, dedicate sufficient resources to the effort and maximize coordination with other interdiction participants.

· Strengthen national legal authorities as well as international laws and frameworks to accomplish interdictions.

· Take specific actions in support of interdiction efforts, including:..."

- Ibid, P.4.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

د- تقوم الدول الساحلية باتخاذ الإجراءات المناسبة من أجل إيقاف أو البحث في مياها الداخلية أو بحارها الإقليمية أو مناطقها المجاورة، عن السفن المشتبه فيها بشكل معقول أنها تحمل مثل هذه الشحنات، إلى أو من الدول أو الجهات الفاعلة من غير الدول التي تهتم بالانتشار والاستيلاء على هذه البضائع ...

هـ- يجوز لدولة الميناء إذا تم استخدام موانئها كنقاط شحن من أجل نقل مثل هذه الشحنات من أو إلى الدول أو الجهات الفاعلة من غير الدول التي تهتم بانتشار الأسلحة النووية، أن تفتش السفن المشتبه في حملها لتلك الشحنات والاستيلاء عليها.<sup>1</sup>

بعد استعراضنا لمبادئ الحظر التي تضمنتها المبادرة، يتجلى لنا بوضوح تجنب الإشارة إلى الاعتراض الذي يتم في أعالي البحار - على الرغم من عدم استبعاد إمكانية حدوث ذلك-، مع التركيز بدلاً من ذلك على جهود المنع داخل الأقاليم البرية والمياه الداخلية و البحر الإقليمي، لذلك سنحاول تحليل مختلف حالات اعتراضات السفن بحسب اختصاصات الدول و رقابتها في هذا المجال، و التعرف على مدى قانونيتها بالنظر لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS.

بالنسبة للمياه الداخلية تتمتع الدولة فعلياً بالولاية القضائية الكاملة للتشريع والتطبيق، حيث يمكنها صياغة قوانين وطنية من أجل النص على حظر شحنات المشتبه بهم المتعلقة بمبادرة الأمن الانتشار **PSI** في هذه المناطق، فهذا الاختصاص يشمل حق الدولة في القيام بعمليات الاعتراض لأي سفينة أجنبية أو محلية - يشتبه في تورطها

<sup>1</sup> - " Take specific actions in support of interdiction efforts regarding cargoes of WMD, their delivery systems, or related materials, to the extent their national legal authorities permit and consistent with their obligations under international law ... to include: ...

b. At their own initiative, or ... [on] good cause shown by another state ... to board and search any vessel flying their flag in their internal waters or territorial seas or areas beyond the territorial seas of any other state that is reasonably suspected of transporting such cargoes to or from states or non-state actors of proliferation concerns, and to seize such cargoes ...

c. To seriously consider providing consent ... to the boarding and searching of its own flag vessels by other states and to the seizure of such WMD-related cargoes in such vessels ...

d. To take appropriate actions to ... stop and/or search in their internal waters, territorial seas, or contiguous zones ... vessels ... reasonably suspected of carrying such cargoes to or from states or non-state actors of proliferation concern and to seize such cargoes ...

f. If their ports ... are used as transshipment points for ... such cargoes to or from states or non-state actors of proliferation concern, to inspect vessels ... reasonably suspected of carrying such cargoes, and to seize [any] such cargoes ..."

-Douglas Guilfoyle, The Proliferation Security Initiative: Interdicting Vessels in international waters to prevent the spread of weapon of mass destruction?, Op.Cit, P.738.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

لنقل أسلحة الدمار الشامل تبجر عبر هذه المنطقة-، و مصادرة الشحنات التي تحملها،<sup>1</sup> كما يجوز لدولة الميناء في هذه المنطقة أن تضع شروطا لدخول موانئها، ذلك أن سيطرة دولة الميناء تشبه السيادة التي تمارسها أي دولة على أراضيها الوطنية في الغالبية العظمى من الحالات، حيث تعتبر الموانئ جزءا من المياه الداخلية للدولة الساحلية، فالسفينة التي تدخل الميناء تخضع للقوانين الجنائية والجمركية لدولة الميناء، فإذا كانت شحنات المواد المتعلقة بأسلحة الدمار الشامل تنتهك القانون الجنائي أو اللوائح الجمركية الوطنية لدولة الميناء، فإن السلطة القانونية للاستيلاء على البضائع و احتجاز السفينة سيكون واضحا لمصلحة دولة الميناء، لهذا السبب فمن مصلحة **PSI** إقامة علاقات عمل مع دول الموانئ ذات القيمة الإستراتيجية المهمة، لا سيما في جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا ومنطقة الخليج الفارسي.<sup>2</sup>

و نظرا لأن نطاق أنشطة الاعتراض المحتملة يتجاوز نطاق الولاية الإقليمية للدول ليشمل عمليات الحظر داخل البحر الإقليمي، أين يكون من الممكن إنشاء مبادئ قانونية وطنية تضيي الشرعية على اعتراض الدولة الساحلية للسفن التي تبجر عبر بحرها الإقليمي، طالما أن المبادئ التي تنشئ مثل هذا الحق في الاعتراض موجودة في المصادر القانونية الدولية، و مع ذلك فحظر السفن الأجنبية في البحر الإقليمي من قبل دولة ساحلية، يتطلب إما الحصول على موافقة دولة العلم على الحظر أو، في حالة عدم وجود موافقة سقوط حق تلك السفن في المرور البريء.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> - Daniel H. Joyner, The Proliferation Security Initiative: Nonproliferation, Counter proliferation, and International Law, Yale Journal of International Law, Vol 30, 2005, P.535.

<sup>2</sup> - " From one perspective, port state control is akin to the sovereignty any state exerts over its national territory. In the vast majority of cases, ports are considered part of the coastal state's internal waters, where national sovereignty is at its greatest strength relative to other maritime zones. In turn, a ship that has entered port is subject to the criminal and customs laws of the port state. If the shipment of WMD-related materials violates the port state's national criminal law or customs regulations, the legal authority for seizing the cargo and detaining the ship would clearly exist. For this reason, it is in the interest of the PSI to establish working relationships with port states of important strategic value, particularly in South Asia, Southeast Asia, and the Persian Gulf region..."

- Michael Becker, Op.Cit, P. 186.

<sup>3</sup> - In a case in which the right of innocent passage has been lost, seagoing vessels in the territorial sea are subject to the full legislative and enforcement jurisdiction of the coastal state. As long as these principles are established in national law, the arrest, boarding, searching, and seizure of illegal items found on board, as well as the prosecution of crew members, should be possible for the coastal state to legitimize under international law.

-Daniel H. Joyner, Op.Cit, P.536.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و في سياق مبادرة أمن الانتشار **PSI**، قد تكون إحدى الاستراتيجيات هي ببساطة تشجيع الدول الساحلية لاعتبار عبور أسلحة الدمار الشامل أو الصواريخ تهديدا أمنيا في قوانينها المحلية، الأمر الذي يجعل من المرور غير بريء لإخلاله بسلم و أمن الدولة الساحلية، و بالنسبة إلى المبادرة الأمنية لمكافحة الانتشار فإن أهم الأسباب التي يمكن أن يثبت بها الإضرار بسلم الدولة الساحلية، الأفعال التي تمثل أي تهديد أو استخدام للقوة ضد السيادة أو السلامة الإقليمية أو الاستقلال السياسي للدولة الساحلية، أو بأي طريقة أخرى تنتهك مبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة،<sup>1</sup> ويبدو أن هذا الأمر يجعل الدولة الساحلية على درجة كبيرة من السلطة التقديرية والانفتاح القانوني لمكافحة الانتشار، ذلك أن مجرد عبور أسلحة الدمار الشامل أو غيرها من الأسلحة يمثل تهديدا بحد ذاته على سلام وأمن الدولة الساحلية، كما أن الاتجار في أسلحة الدمار الشامل أو المواد ذات الصلة ينتهك المبادئ التي يجسدها ميثاق الأمم المتحدة.<sup>2</sup>

أما فيما يتعلق بمنطقة أعالي البحار و نظامها القانوني ذي الصلة، فالدول تمارس اختصاصها التشريعي و التنفيذي على كل السفن التي ترفع علمها في هذه المنطقة، أين يكون لدولة العلم أن تباشر الإجراءات التي تضمنتها المبادرة **PSI**، بما في ذلك الصعود إلى السفينة و تفتيشها و ضبط بضائعها، كما يمكن للدول أيضا أن تستند إلى مبرر انعدام جنسية السفن لإضفاء الشرعية على زيارات السفن التي لا ترفع علمها في أعالي البحار، مع أن حق الدولة في توقيف السفن و مصادرة الأشياء الموجودة على متنها، تحت هذا الاستحقاق ضعيف للغاية.<sup>3</sup>

و بخلاف الحالات الأخيرة، تعتبر عمليات حظر السفن التي ترفع أعلاما أجنبية في أعالي البحار، غير قانونية حالة عدم توافر الموافقة المسبقة عليها من قبل دولة العلم، فعندما تمنح موافقة الدولة يصبح من السهل افتراض شرعية اعتراض معين، لذلك يُطلب من جميع الدول سواء المشاركين في مبادرة أمن الانتشار **PSI** أم لا، إلى السعي في

1 - راجع المادة 19، من اتفاقية UNCLOS.

2 - Michael Becker, Op.Cit, PP.193-194.

3 - Daniel H. Joyner, Op.Cit, P.536.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الحصول على موافقة دولة العلم قبل الصعود و التفتيش طالما أن الطلب له أساس معقول.<sup>1</sup>

و استنادا لما سبق ذكره، فالسبيل الوحيد المتاح لإضفاء الشرعية على أنشطة الاعتراض من الناحية القانونية في أعالي البحار، يكمن في تطبيق أحكام الفقرة الأولى من المادة 110 من اتفاقية UNCLOS، فقد أراد واضعو المادة 110 أن يتركوا الباب مفتوحا أمام احتمال إبرام معاهدات لاحقة تجيز حق الاعتراض المشمول بالمادة 110،<sup>2</sup> و هو الأمر الذي تحقق بإبرام بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، فقد نص هذا البروتوكول على تجريم النقل غير المشروع على متن السفن لأسلحة الدمار الشامل، و حظر نقلها في أعالي البحار،<sup>3</sup> و على الرغم من محدودية إلزام أحكام هذا البروتوكول فهو لا يتعدى مجال نطاق الدول التي صدقت عليه، و افتقاده لوسيلة قانونية تسمح بالصعود في أعالي البحار دون موافقة دولة العلم، إلا أنه يعد خطوة مهمة في وضع معيار للتجريم يتماشى، مع دعوات **PSI** إلى المجتمع الدولي لتعزيز النظام الدولي لمكافحة الانتشار.

و قد حققت المبادرة **PSI** أعظم نجاحاتها في مجال الحظر البحري لأسلحة الدمار الشامل، بعد توصل الولايات المتحدة الأمريكية إلى إبرام اتفاقات ثنائية لركوب السفن تنفيذا للالتزامات التي تضمنتها مبادرة أمن الانتشار، ففي عام 2004، وقعت الولايات المتحدة الأمريكية على ثلاث اتفاقيات لصعود السفن و تفتيشها مع كل من ليبيريا و بنما و جزر المارشال، و هي الاتفاقات التي تجيز للأطراف السابقة إثبات جنسية السفينة المشتبه فيها، وعند الموافقة الصعود و التفتيش و احتجاز السفينة و شحناتها، كما تسمح لهم بمواصلة الحظر إذا لم يتم الحصول على موافقة صريحة من الطرف الآخر بعد انقضاء ساعتين حسب ما جاء في الاتفاقيتين بين الولايات المتحدة الأمريكية و ليبيريا و

<sup>1</sup> - Implicit in the latter commitment is the imperative that any state, PSI participant or not, may seek the state's consent to board and search, so long as the request has some reasonable basis.

- Michael Becker, Op.Cit, P.177.

<sup>2</sup> -Daniel H. Joyner, Op.Cit, P .537.

<sup>3</sup> - راجع المادة 3 مكررا، الفقرة 1(ب)(II)، من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بنما، و ينص اتفاق جزر مارشال على أربعة ساعات، هذا الاتفاق يجعل طلب الصعود من طلب رسمي لموافقة صريحة إلى منحة شاملة لموافقة ضمنية.<sup>1</sup>  
ثانيا: قواعد الحظر الاستثنائية.

بالإضافة إلى ما سبق تحليله، هناك العديد من الظروف الاستثنائية التي تخلق أسس قانونية أخرى تسمح باعتراض السفن التي تحمل أسلحة الدمار الشامل، و هي الظروف المتمثلة في حالة الحرب، و تفويضات مجلس الأمن، و حالة الدفاع الشرعي في البحر.  
**1- حالة الصراع المسلح في البحر.**

لقد أكد القانون الدولي للنزاعات المسلحة في البحر من خلال دليل سان ريمو لعام 1994، على أنه يحق للأطراف المتحاربة اعتراض السفن التجارية التابعة لدول ثالثة "محايدة" التي تقوم بنقل البضائع المهربة إلى أطراف معادية، و التي تستخدم في الاعتداء المسلح، مع ضرورة وضع الأطراف المتحاربة لقوائم البضائع المهربة قبل القيام بعمليات البحث و التفتيش،<sup>2</sup> على أن تكون القوة التي يُحتمل أن تستخدم لتنفيذ تدابير الحظر البحري، ذات طبيعة شرطية تتماشى و المعايير التي يفرضها قانون البحار.<sup>3</sup>

و يبدو أن قانون النزاع المسلح في البحر قد نظم مسألة الحياد البحري، و ذلك بالبحث عن توازن عدة مبادئ و معايير بين حاجة السفن التي ترفع علم الدول الثالثة (الدول المحايدة) إلى التحرر من التدخل، مع المصالح الأمنية لأطراف الصراع (المتحاربين) لاتخاذ تدابير معينة ضد السفن في البحر بما في ذلك زيارة و تفتيش و

<sup>1</sup> - Michael Becker, Op.Cit, PP.181-182.

<sup>2</sup> - " لا يجوز مهاجمة السفن التجارية التي ترفع علما محايدا إلا:

(أ) إذا كان من المعتقد بصورة معقولة أنها تنقل بضاعة مهربة، أو تخالف حصارا، و إذا رفضت صراحة و عمدا أن تتوقف أو قاومت صراحة و عمدا أي زيارة أو تفتيش أو احتجاز بعد إنذارها بصورة مسبقة.

(ب) إذا باشرت أعمال عسكرية لحساب العدو.

(ج) إذا عملت كسفن مساعدة للقوات المسلحة المعادية.

(د) إذا اندمجت أو تعاونت في نظام استخبارات العدو.

(هـ) إذا أبحرت في شكل قافلة تحت حماية السفن الحربية أو الطائرات العسكرية المعادية، أو

(و) إذا أسهمت بأي طريقة أخرى إسهاما فعالا في العمل العسكري للعدو، بنقل معدات عسكرية مثلا، ..."

- راجع المادة 67 من دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، الذي تم اعتماده في 12 جوان 1994.

<sup>3</sup> -Patricia Jimenez Kwast, Op.Cit, P.33.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

تحويل و استيلاء و ضبط السفن التجارية و شحناتها،<sup>1</sup> فالمبدأ الشائع أنه لا يجوز إخضاع السفن التجارية المحايدة لإجراءات تتجاوز الزيارة و التفتيش، و مع ذلك ففي حالة مقاومة هذه السفن لأنشطة الزيارة و التفتيش، أو تتجه لحمل مهرب، أو محاولة لخرق الحصار، فقد تتعرض السفن و شحناتها لمزيد من تدابير الحظر.<sup>2</sup>

أما فيما يتعلق بالمعايير التي يجب أن يتقيد بها أثناء ممارسة الحق في الزيارة والتفتيش ضمن السياق السابق ذكره، فقد ثبت أن هذه التدابير يجب أن تتخذ وفقا لإجراءات محددة و بطريقة تجنب التأخير غير الضروري و التدخل غير الضروري و المخاطر غير ضرورية، حيث يتعين على السفينة الحربية إظهار علمها و إخطار عزمها على إيقاف السفينة التجارية بإطلاق رصاصة فارغة أو باستخدام علم إشارات و صفارات الإنذار أو الاتصالات اللاسلكية في أعالي البحار، فإذا استمرت الشكوك يتم طلب تفتيش السفينة و حمولتها، و إن لم يكن هناك سبب معقول للقبض يجب إطلاق السفينة.<sup>3</sup>

### 2- تفويضات مجلس الأمن.

يتحمل مجلس الأمن بحسب المادة 24(1) من الميثاق، المسؤولية الرئيسية في صون السلم والأمن الدوليين، و في سبيل تحقيق هذه الغاية يكون لمجلس الأمن بموجب الفصل السابع صلاحيات اتخاذ تدابير غير عسكرية و عسكرية بموجب المادتين 41 و 42 من الميثاق، حيث يمكن للمجلس أن يصرح بحظر الأسلحة كجزء من باب

<sup>1</sup> - Wolff Heintschel von Heinegg, The current state of the law of naval warfare: A fresh look at the San Remo Manual, International Law Studies, Vol 82, 2006, P. 282.

<sup>2</sup> - In principle, neutral merchant vessels may not be subjected to measures going beyond visit and search, including diversion if necessary. However, in case these vessels offer active resistance to visit and search, turn out to carry contraband, or attempt to breach a blockade, neutral ships and their cargo may be subjected to further interdiction measures.

- Patricia Jimenez Kwast, Op.Cit, P.34.

<sup>3</sup> - Regarding the standards to which the exercise of the right to visit and search within the above described context must conform, it is established that these measures must take place “according to a specific procedure and in such manner as to avoid undue delays, unnecessary interference and unnecessary hazards.” As to this ‘specific procedure’:

“[f]or the purpose of visit, a warship is required to show her flag and to notify her intention to stop a merchant ship by firing a blank shot or by using flag signals, sirens or radio communication. On the high seas, the visit is carried out under the command of an officer who boards the merchant ship and examines the ship’s papers. Adverse evidence furnished by papers [...] justifies her immediate seizure. If doubts persist, a search of the ship and her cargo may be ordered. If there is no reasonable ground for capture, the ship must be released. Otherwise, the ship may be seized and sent or conducted into port for prize court proceedings.”

- Ibid.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

العقوبات الاقتصادية أو كإجراء في إطار الدفاع الجماعي ضد دولة عضو و يفرضها بحصار بحري تلتزم به جميع الدول،<sup>1</sup> و بذلك يمكن لسلطة المجلس أن تنشئ بحكم الواقع استثناء آخر لحصر ولاية دولة العلم في أعالي البحار لاعتراض السفن التي تنقل أسلحة الدمار الشامل.

و فيما يتعلق بنطاق تطبيق الحظر، فقرارات المجلس تجيز عمليات اعتراض السفن التجارية المشتبه بها و / أو السفن الحكومية المستخدمة لأغراض تجارية وتستبعد السفن التي تتمتع بالحصانة السيادية - باستثناء تلك التي يشملها هدف الجزاءات - من نطاق هذه التدابير، كما يمكن اتخاذ هذه التدابير في جميع المناطق البحرية غير الخاضعة لسيادة دولة ساحلية أي المناطق الواقعة خارج البحر الإقليمي، ما لم يقرر مجلس الأمن خلاف ذلك.<sup>2</sup>

و بالرغم من عدم وجود قرار دائم يسمح بالحظر البحري تطبيقا لاتفاقيات أسلحة الدمار الشامل، إلا أن قرار مجلس الأمن رقم 1540 المؤرخ في: 28 أبريل 2004، قد جاء لسد الفجوة الموجودة في القانون الدولي المتعلقة بالجهات الفاعلة غير الحكومية، و ذلك بإلزامه لجميع الدول بالامتناع عن تقديم أي شكل من أشكال الدعم للجهات الفاعلة غير الحكومية التي تحاول تطوير أو حيازة أو تصنيع أو امتلاك أو نقل أو استخدام الأسلحة النووية و الأسلحة الكيميائية أو البيولوجية و وسائل إيصالها، و استعمالها لا سيما في الأغراض الإرهابية، و كذلك محاولات للانخراط في أي من الأنشطة السابقة، تشارك فيها كشريك أو مساعد أو تمويل، كما ألزم الدول باتخاذ تدابير فعالة لوضع ضوابط محلية ترمي إلى منع انتشار أسلحة الدمار الشامل،<sup>3</sup> غير أن ما تجب الإشارة إليه في هذا الخصوص، أن القرار 1540 لم يضيف أي سلطة لمنع النقل البحري، كأساس قانوني لإقناع دولة العلم للتعاون مع أنشطة مكافحة الانتشار في البحر،

<sup>1</sup> - ... the Security Council can authorize an arms embargo as a "partial interruption of economic relations" against a member state and enforce it with a "blockade." ...

- Joel A. Doolin, The Proliferation Security Initiative—Cornerstone of a New International Norm, Naval War College Review, Vol. 59, 2006, P.45.

<sup>2</sup> - Patricia Jimenez Kwast, Op.Cit, PP.24-25.

<sup>3</sup> - راجع الفقرات (1. 2. 3)، من منطوق قرار مجلس الأمن رقم 1540 المؤرخ في 28 أبريل 2004، أنظر الوثيقة: S/RES/1540(2004).

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و هذا يعني أنه ينبغي أن ينظر بجدية في تقديم طلبات الموافقة لعمليات تفتيش السفن التي يشتبه في حملها لشحنات أسلحة الدمار الشامل على متنها.<sup>1</sup>

### 3- حالة الدفاع الشرعي في البحر.

يقصد بالدفاع الشرعي في سياق القانون الدولي، بداية حالة خاصة من حالات حماية الذات و بمعنى آخر هو حق الدول في اللجوء إلى القوة لاقتضاء حقوقها بنفسها، و هو حق للدولة في اللجوء إلى القوة حينما يعتدي عليها بصورة غير شرعية،<sup>2</sup> و قد تم الاعتراف الدولي بهذا الحق لأول مرة من خلال نص المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة، حيث جاء فيها: " لا يخل أي من أحكام الميثاق بالحق الطبيعي في الدفاع الشرعي الفردي والجماعي في حالة ما إذا تعرض أحد أعضاء الأمم المتحدة لاعتداء مسلح وذلك لحين اتخاذ مجلس الأمن الإجراءات اللازمة لحفظ السالم و الأمن الدوليين و يبلغ مجلس الأمن فوراً بالإجراءات التي تتخذها الدول الأعضاء استخداماً لحق الدفاع الشرعي."

أما على الصعيد البحري، فقد اعترفت محكمة العدل الدولية بحق الدول في ممارسة الدفاع الشرعي في البحر وفقاً لمبادئ الضرورة والتناسب رداً على أي هجوم مسلح، و كان هذا بمناسبة فصلها في قضية منصات النفط بين جمهورية إيران الإسلامية و الولايات المتحدة الأمريكية،<sup>3</sup> و بعيداً عن النقاش الفقهي الدائر حول مدى شرعية أعمال الدفاع الشرعي الاستباقي أو ما يصطلح عليها بالحرب الوقائية، فالأمر الثابت أن أعمال الاعتراض التي تتم - وفقاً للشروط التي حددتها المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة- ضد السفن التي يشتبه في حملها لأسلحة الدمار الشامل، تشكل سلطة استثنائية بالنسبة للدول و هي تتصرف بصفتها الفردية أو الجماعية، لإيقاف السفن و تفتيشها عند الاعتقاد الجاد بأنها تحمل مواد أسلحة الدمار الشامل، و هو التوجه الذي لقي قبولاً واسعاً داخل مجموعة **PSI**.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Joel A. Doolin, Op.Cit, P. 46.

<sup>2</sup> - عبد الحق مرسل، ضوابط الدفاع الشرعي و تكييف الحرب الوقائية في إطار القانون الدولي، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، مجلد 7، ع 6، 2018، ص 257.

<sup>3</sup> -Oil Platforms case (Islamic Republic of Iran v. United States of America), ICJ, Judgment of 6 November 2003, Paras. 46-78.

<sup>4</sup> - Sue Soo-ha Yang, Op.Cit, P.8.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و خلاصة القول أنه بالرغم من الطابع السياسي الذي يميز المبادرة PSI، إلا أنها اعتبرت كأساس قانوني لحظر نقل أسلحة الدمار الشامل عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية، و مع أنها تجنبت الإشارة بوضوح للإعتراض في أعالي البحار، إلا أن هذا الوضع لم يدم طويلا حتى تعترف الجماعة الدولية بهذا الحظر، و حتى ذلك الوقت تبقى الدول تستند لقرارات مجلس الأمن في اعتراضها لشحنات أسلحة الدمار الشامل في أعالي البحار، لا سيما بعد الاعتراف بالطابع التشريعي لمجلس الأمن في مكافحة الأعمال غير المشروعة التي ترتكب في البحر.

### المبحث الثاني

أعمال الهجرة غير الشرعية و الاتجار بالبشر عبر البحر

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهّدة للأمن البحري.

تعتبر الهجرة غير الشرعية عبر البحر واحدة من الظواهر المتعددة الأبعاد من المنظور القانوني، فالأمر لا يتعلق بقوانين الهجرة فحسب، بما في ذلك التزامات اللاجئين، بل يشمل أيضا قواعد قانون البحار و متطلبات الشحن و المبادئ التوجيهية المتعلقة بعمليات البحث و الإنقاذ، كما يعكس تهريب الأشخاص والاتجار بالبشر جانباً من جوانب حركة الشعوب هذه، و الذي يتطلب تفاعل سلطات الدولة مع الأفراد بالنظر في معايير حقوق الإنسان، و من ثم فالقانون المتعلق بالهجرة غير النظامية عن طريق البحر واسع و متفرع الجوانب،<sup>1</sup> لذلك ارتأينا تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين نتناول في المطلب الأول ظاهرة الهجرة غير الشرعية ببعديها القومي و الإنساني و نخصص المطلب الثاني لدراسة الجانب القانوني للاتجار بالبشر عبر البحر.

### **المطلب الأول: الهجرة غير الشرعية عبر البحر.**

تعد الهجرة غير المشروعة،<sup>2</sup> من الظواهر التي تفرض نفسها بقوة في الوقت الحاضر، و على الرغم من الجهود الحثيثة التي تبذلها الدول للحد منها على المستويات

---

<sup>1</sup> - Irregular migration by sea is a multidimensional issue. From a legal perspective, it prompts consideration of not only migration laws, including refugee obligations, but also the law of the sea, shipping requirements, and rules and guidelines relating to search and rescue operations. People smuggling and human trafficking reflect one aspect of this movement of peoples and stimulates consideration of criminal law and justice. The interaction of State authorities with individuals further requires consideration of human rights norms. The law relating to irregular migration by sea is therefore vast, but the diverse aspects mean it is not always comprehensive or coherent to respond effectively to complexities on the ground.

- Natalie Klein, A Maritime Security Framework for the Legal Dimensions of Irregular Migration by Sea, International refugee law series, Vol 7, 2016, P.35.

<sup>2</sup> - تتميز هذه الظاهرة بتركيبية معقدة و متطورة ومنتامية نظرا لتأثرها بالعلومة وهذا ما يصعب من عملية وضع تعريف شامل لها نظرا لإختلاف الرؤى والزوايا التي ينظر بها إلى الهجرة غير الشرعية. إذ توجد العديد من المحاولات الفقهية و المؤسساتية لتعريفها كل حسب إختصاصه والمنظار الذي يستعمله. و تعرف هذه الظاهرة على أنها: " أولئك المهاجرين الذين لا يلتزمون بالشروط القانونية المتعلقة بدخولهم وإقامتهم في الدول التي يهاجرون إليها والمهاجرون العابرون إلى دولة تكون ممرا للوصول إلى دولة أخرى". و تعرفها المفوضية الأوروبية الهجرة غير الشرعية على أنها: " ظاهرة متنوعة تشتمل على أفراد من جنسيات مختلفة يدخلون إقليم الدولة العضو بطريقة غير مشروعة عن طريق البر أو البحر أو الجو بما في ذلك مناطق العبور في المطارات، يتم ذلك عادة بوثائق مزورة أو بمساعدة شبكات الجريمة المنظمة من المهربيين والتجار وهناك الأشخاص الذين يدخلون بصورة قانونية وبتأشيرة صالحة ولكنهم يبقون أو يغيرون غرض الزيارة فيبقون بدون الحصول على موافقة السلطات، وأخيرا هناك مجموعة من طالبي اللجوء السياسي الذين لا يحصلون على موافقة على طلبهم لكنهم يبقون في البلاد". أما منظمة الهجرة الدولية فقد عرفت الهجرة غير الشرعية كما يلي: " التنقل العابر للحدود- الدولي- أو الإقامة بطريقة مخالفة لقانون الهجرة". كما أشارت في تقريرها لعام 2010، بأن عبور الحدود الدولية هو أحد

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الوطنية و الإقليمية و الدولية، إلا أنها في تزايد مستمر و غير محدود، فقد قدر برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لعام 2009 أن هناك 50 مليون مهاجر غير نظامي في العالم، وقد نما هذا الرقم باطراد منذ ذلك الحين، ففي كل عام يعبر أكثر من 5 ملايين شخص الحدود الدولية بطريقة غير شرعية، و قد أثارت مشكلة الهجرة غير المشروعة خطورة على جميع الدول، سواء كانت دول المقصد أو الدول المصدرة أو دول العبور.<sup>1</sup>

انطلاقاً من المقولة الشهيرة للديمغرافي الفرنسي *Alfred Sauvy*، في تحليله لظاهرة الهجرة بقوله: "إما أن ترحل الثروات حيث يوجد البشر، أو يرحل البشر حيث توجد الثروات"،<sup>2</sup> نجد أن هؤلاء المهاجرين مضطرين إلى عبور مساحات بحرية شاسعة للوصول لدول الشمال حيث تتركز الثروات، مستعينين في ذلك بعصابات تهريب متخصصة في نقل المهاجرين عبر الحدود البحرية بكل سرية،<sup>3</sup> و إن كان من المؤكد أن عدد المهاجرين غير الشرعيين الذين يستخدمون الطريق البحري أقل بكثير من أولئك الذين يختارون عبور الحدود البرية أو الجوية، إلا أن هذا الطريق هو الأكثر إثارة للقلق بسبب عواقبه من حيث الخسائر في الأرواح البشرية، و الذي يتوزع عبر مختلف المناطق البحرية في العالم كما تبينه الخريطة الجغرافية التالية:

---

أشكال الهجرة السرية وكذلك العمل بدون رخصة وكذلك ضحايا تجارة البشر وتهريب المهاجرين، و أكدت على أنه يمكن تعريف الهجرة غير الشرعية بحسب وجهة نظر الدولة المصدرة أو المستقبلة.

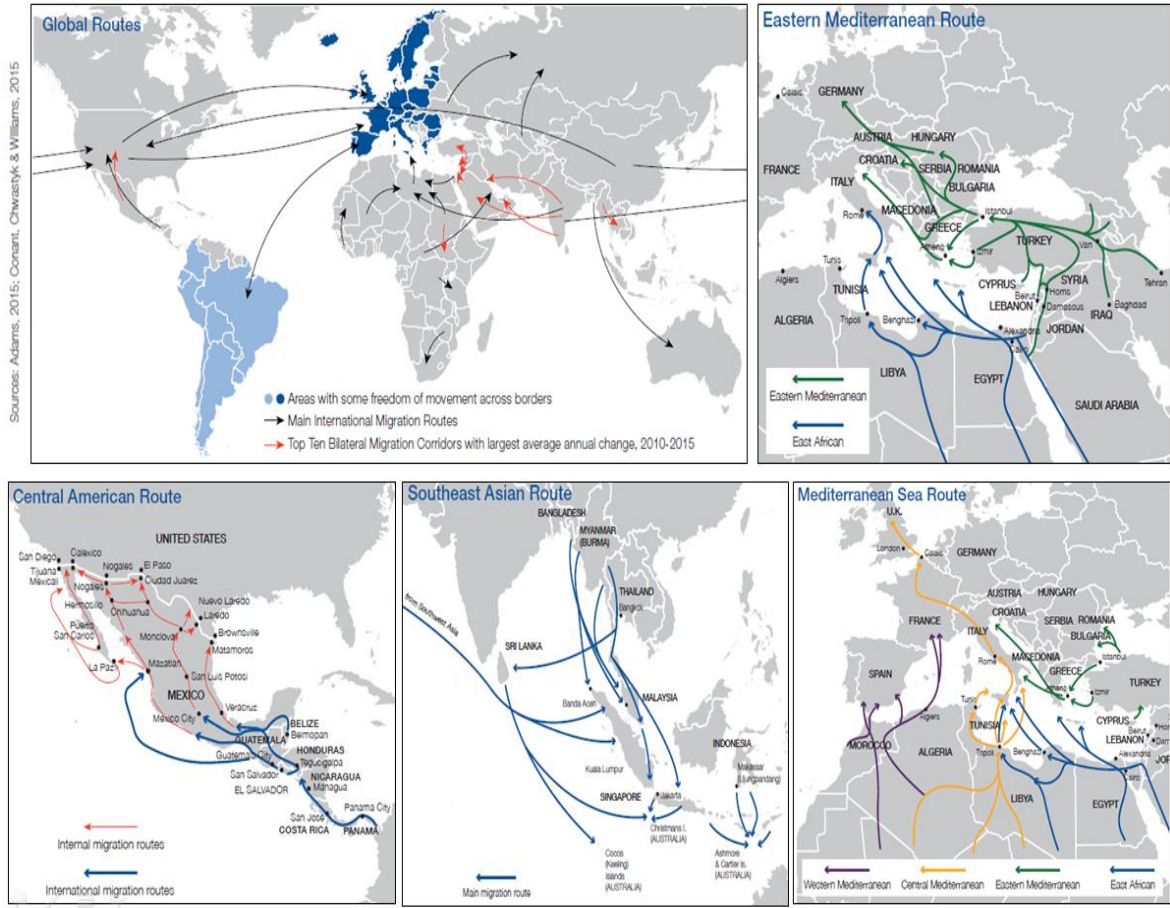
– منصورى رؤوف، الهجرة السرية من منظور الأمن الإنساني، رسالة ماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة سطيف 2، 2014، ص ص 16-17.

<sup>1</sup> -Kiara Neri, Le Droit International face aux nouveaux défis de L'immigration clandestine en mer, Revue québécoise de droit international (2013), P. 124.

<sup>2</sup> – صايش عبد المالك، مكافحة تهريب المهاجرين السريين، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2014، ص 5.

<sup>3</sup> – حدوش فريزة، تهريب المهاجرين بحرا، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2017، ص 1.





هذه الظاهرة - الهجرة غير الشرعية عبر البحر - وضعت الجماعة الدولية في مأزق قانوني، فالدول ملزمة من ناحية بحماية حدودها البحرية تبعاً لاعتبارات السيادة الوطنية، تزامناً وارتباطاً الهجرة غير الشرعية بجرائم أخرى منظمة عابرة للحدود كجرائم الاتجار بالبشر،<sup>1</sup> و من جهة أخرى فهي مقيدة بواجب احترام مبادئ حقوق الإنسان، على اعتبار أن الهجرة و بحسب المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، حقا يتمتع به كل فرد مهما اختلف جنسه أو جنسيته،<sup>2</sup> يضاف إلى ذلك باقي الالتزامات التي فرضتها مختلف الصكوك الدولية لحقوق الإنسان، التي ترتبت كنتيجة للانتهاكات التي يتعرض لها المهاجرين غير الشرعيين عبر البحر.

و قد ازدادت هذه الإشكالية القانونية تعقيدا، كون الهجرة غير الشرعية تتم عبر مناطق بحرية تنحصر فيها سيادة الدول خاصة فيما يتعلق بأعالي البحار، أين يتراجع

1 - منال بوكورو، مكافحة الهجرة غير الشرعية في حوض البحر الأبيض المتوسط في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة العلوم القانونية و السياسية، مجلد 9، عدد 3، ديسمبر 2018، ص 381.  
 2 - راجع المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

دور الدول في ضبط و مراقبة الهجرة غير الشرعية، الأمر الذي دفع بالجماعة الدولية إلى التركيز على مكافحة عصابات التهريب كآلية للحد من الهجرة غير الشرعية، كل هذه الإشكالات القانونية قصرت من فعالية القانون الدولي لمواجهة الهجرة غير الشرعية عبر البحر.

### **الفرع الأول: قصور القانون الدولي في مواجهة الهجرة غير الشرعية عبر البحر.**

نظرا لانعدام اتفاقية دولية خاصة بمكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، فقد تمت معالجة هذه المشكلة عبر مختلف فروع القانون الدولي العام مثل القانون الدولي للبحار، و القانون الدولي لقمع تهريب المهاجرين، و قانون اللاجئين و القانون الدولي لحقوق الإنسان، هذا التنوع خلق منافسة بين القواعد القانونية في تكملة بعضها البعض و التي من الضروري التوفيق فيما بينها للتصدي لهذه الظاهرة.<sup>1</sup>

### **أولا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.**

لقد تم الاعتراف بدور اتفاقية UNCLOS في مكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، بموجب بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000 من خلال نص المادة 07: التي نصت على ضرورة تعزيز التعاون بين الدول الأطراف، إلى أقصى حد ممكن لقمع تهريب المهاجرين وفقا لأحكام(قانون البحر ) في حالة تهريبهم عن طريق البحر.<sup>2</sup>

لقد تناولت اتفاقية UNCLOS مسألة الهجرة و كذا نقل الأشخاص في محور المرور البريء و جعلتهما سببا للتضييق من مفهوم هذا الحق<sup>3</sup>، و اعتبرت أن هناك مجموعة من الأنشطة التي تجعل من مرور السفن الأجنبية عبر البحر الإقليمي ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، و من بين هذه الأنشطة تحميل وإنزال

<sup>1</sup> - Kiara Neri, Le Droit International face aux nouveaux défis de L'immigration clandestine en mer, Op.Cit, P. 127.

<sup>2</sup> - منال بوكورو، المرجع السابق، ص 387.

<sup>3</sup> - سرحال أحمد، قانون العلاقات الدولية، ط 3، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، 1993، ص 542.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهدة للأمن البحري.

أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا للقوانين و الأنظمة الجمركية أو الضريبية أو تلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة الخاصة بالدولة الساحلية<sup>1</sup>، و للدولة أيضا حسب المادة 20 الفقرة 1 (ح) من اتفاقية UNCLOS أن تضع ما تراه مناسبا من قوانين و أنظمة بشأن المرور البريء لمنع خرق قوانينها و أنظمتها المتعلقة بالهجرة.

و لا تثبت لها هذه الحقوق على بحرها الإقليمي فحسب، بل تمتد أيضا إلى المنطقة المتاخمة و ذلك وفقا لمقتضيات المادة 33 فقرة 1، و إلى المضائق بحسب المادة 42 الفقرة 1 (د)، ثم إلى الجزر الاصطناعية و المنشآت و التركيبات التابعة للدولة والواقعة في المنطقة الاقتصادية الخالصة و فقا للمادة 60 الفقرة 2.

و قد أفرزت الطبيعة التقييدية لاختصاصات الدول في البحر في مجال مكافحة الهجرة عدة مشاكل قانونية و عملية، و كملاحظة أولى نجد أن الدولة الساحلية وكذلك الدول الثالثة بدون أدوات و سند قانوني للتدخل ضد السفن التي تعمل في تهريب المهاجرين بأعالي البحار أو خارج المنطقة المتاخمة لها، فدولة العلم وحدها صاحبة الاختصاص في ذلك، وفقا للقاعدة العرفية المتمثلة في تفرد دولة العلم بالولاية في أعالي البحار، فلا توجد أي استثناءات لهذه القاعدة من أجل مكافحة الهجرة غير الشرعية، ولذلك يجب على الدولة التي ترغب في التدخل أن تسعى للحصول على موافقة صريحة من دولة العلم.<sup>2</sup>

و قد أقرت اتفاقية UNCLOS مبدأ الاختصاص العالمي للدول في منطقة أعالي البحار، الذي يجيز للسفن الحربية بزيارة السفن الأجنبية التجارية في منطقة أعالي البحار و تفقدها إذا ما توافرت أسباب معقولة للاشتباه بارتكاب تلك السفينة لأعمال غير مشروعة كالتقرصنة و تجارة الرقيق،<sup>3</sup> كما أوردت المادة 110 الفقرة 1 (ب) حالة عمل السفينة في تجارة الرقيق، و هو العمل التقليدي الذي لم يعد له وجود، هذا الأمر أدى إلى طرح تساؤل حول مدى اعتبار الاتجار بالبشر و تهريب المهاجرين كصور معاصرة لجريمة تجارة الرق،<sup>4</sup> غير أن هذا الإشكال لا يعد عائق في مجال مكافحة الهجرة غير

<sup>1</sup> - راجع المادة 19 الفقرة 2 (ز) من اتفاقية UNCLOS.

<sup>2</sup> - Kiara Neri, Op.Cit, P.128.

<sup>3</sup> - راجع المادتين 99، 100 من اتفاقية UNCLOS.

<sup>4</sup> - لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يراجع:

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الشرعية في البحر، ذلك أن معظم عمليات الهجرة غير الشرعية تقوم بها سفن دون علم، و هي الحالة التي أجازت فيها المادة 110 الفقرة 1(د)، للسفن الحربية بزيارة تلك السفن و توقيفها و ممارسة ولايتها القضائية،<sup>1</sup> و قد تم تجاوز هذا الإشكال بموجب بروتوكول باليرمو الأتي تفصيله.

### **ثانيا: بروتوكول قمع تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000.**

و يطلق عليه أيضا (بروتوكول باليرمو)،<sup>2</sup> و هو البروتوكول المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية التي أبرمت في 15 نوفمبر 2000 بموجب قرار الجمعية العامة رقم 25 في الدورة 55 لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود.

ويهدف هذا البروتوكول لمنع ومكافحة تهريب المهاجرين وتعزيز التعاون بين الدول الأطراف لتحقيق هذه الغاية،<sup>3</sup> ولهذا الغرض عرفت المادة 03/أ من هذا البروتوكول مصطلح تهريب المهاجرين على أنه: "تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها، أو من المقيمين الدائمين فيها وذلك من أجل الحصول بصورة مباشرة أو غير مباشرة على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى."<sup>4</sup> يستخلص من هذا التعريف أنه ركز على الركن المادي للجريمة، المتمثل في السلوك الإجرامي الخارجي المعاقب عليه قانونا، والذي هو: "تدبير الدخول غير المشروع لأحد الأشخاص"،<sup>5</sup> و الذي عرفته المادة 03/ب على أنه عبور الحدود دون التقيد بالشروط اللازمة للدخول المشروع إلى الدولة المستقبلة.<sup>6</sup>

---

- Fabian Jaensch, Migrants and Refugees at Sea, Thesis Master in European Law, University Ghent, Belgium, 2012, P.17.

<sup>1</sup> - راجع المادة (110) الفقرة 1 (د) من اتفاقية UNCLOS.

<sup>2</sup> - بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو (باليرمو)، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، الذي اعتمد في 15 نوفمبر 2000، و صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-418، المؤرخ في 9 نوفمبر 2003.

<sup>3</sup> - راجع المادة 2 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو.

<sup>4</sup> - راجع المادة 3 الفقرة أ من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو.

<sup>5</sup> - حدوش فريزة، المرجع السابق، ص 10.

<sup>6</sup> - منال بوكورو، المرجع السابق، ص 388.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

ما يلاحظ على التعريف السابق، أنه حصر فعل تهريب المهاجرين في تدبير الدخول غير المشروع دون تدبير البقاء غير المشروع ولا تدبير الخروج غير المشروع، فيعتبر هذين الأخيرين صورتين من صور السلوك الإجرامي المكون للركن المادي لهذه الجريمة، هذا الأمر يدفعنا إلى القول أن أحكام البروتوكول موجهة للدول المستقبلة للمهاجرين فهي المعنية بهذه الصورة، أما الدول المصدرة للهجرة فهي تعنيها صورة الخروج غير المشروع و من ثمة لا يمكن لهذه الدول أعمال هذا البروتوكول في مجال مكافحة تهريب المهاجرين.

كما أن هذا التعريف قد خلق مشكل قانوني بين الدول فيما يتعلق بالمتابعة الجزائية للمهربين، و ذلك لاختلاف العناصر المكونة لجريمة تهريب المهاجرين من دولة لأخرى، فمثلا حسب القانون الجزائري يتم معاقبة كل شخص يقوم بتدبير الخروج غير المشروع من التراب الوطني لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول بصورة مباشرة أو غير مباشرة على منفعة مالية أو أي منفعة أخرى بثلاث سنوات إلى خمسة سنوات و بغرامة من 300.000 دج إلى 500.000 دج<sup>1</sup> وعليه لا يمكن متابعة المهربين الذين يقومون بمساعدة الأجانب بالدخول إلى التراب الوطني بطريقة سرية لأن النص صريح يعاقب فقط على فعل تدبير الخروج غير المشروع، وليس على فعل تدبير الدخول غير المشروع.

غير أن المشرع الجزائري، تدارك هذا الفراغ القانون بعد مصادقته على البروتوكول و إصداره للقانون 08-11 المتعلق بدخول وخروج الأجانب، فقد قرر عقوبات لكل من يقوم بصفة مباشرة أو غير مباشرة بتسهيل أو محاولة تسهيل دخول أو تنقل أو إقامة أو خروج أجنبية من الإقليم الجزائري بصفة غير قانونية ب سنتين إلى خمس سنوات حبس و بغرامة من 60.000 دج إلى 200.000 دج.<sup>2</sup> لقد شمل هذا النص كل الأفعال التي تدخل في فعل تهريب المهاجرين دخول، خروج، تنقل، إقامة، لذلك كان أكثر وضوحا وشمولا من نص المادة 303 مكرر 30 من قانون العقوبات الجزائري<sup>3</sup>.

1 - راجع المادة 303 مكرر 30 ، من قانون العقوبات الجزائري.

2 - راجع المادة 46 من قانون 08-11.

3 - حدوش فريزة، المرجع السابق، 20.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و يبرز الجانب العملي لمكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر في البروتوكول من خلال نص المادة 8 منه، و التي أكدت على حق اعتراض السفن التي تعمل في الهجرة غير الشرعية بأعالي البحار، و ذهبت إلى القول: "يجوز للدولة الطرف التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في أن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقا للقانون الدولي وترفع علم دولة طرف أخرى أو تحمل علامات تسجيل خاصة بتلك الدولة الطرف تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، أن تبلغ دولة العلم بذلك وتطلب منها تأكيد التسجيل، وأن تطلب من دولة العلم، في حال تأكيد التسجيل، إذنا باتخاذ التدابير المناسبة تجاه تلك السفينة...."<sup>1</sup>

و قد أعادت التأكيد على حق الاعتراض من خلال الفقرة 7 بقولها: "إذا توافرت للدولة الطرف أسباب وجيهة للاشتباه في أن إحدى السفن ضالعة في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، ولا تحمل أية جنسية أو ربما جعلت شبيهة بسفينة ليس لها جنسية، جاز لها أن تعتلي تلك السفينة وتفتشها. وإذا عثر على دليل يؤكد الاشتباه، تتخذ الدولة الطرف التدابير المناسبة وفقا للقانونين الداخلي والدولي ذوي الصلة."<sup>2</sup>

باستقراءنا للنصين السابقين نستشف أن البروتوكول لم يمنح صلاحيات أوسع للدول في مكافحة الهجرة غير الشرعية بأعالي البحار على غرار ما تم تقريره فيما يتعلق بمكافحة القرصنة، فكل ما قام به أنه كرر ما قدمته من قبل المادة 110 من اتفاقية UNCLOS، مستبعدا بذلك شرط الإذن في حالة الإنقاذ البحري، أو وجود اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف تتصل بالموضوع،<sup>3</sup> هذا الفراغ القانوني دفع بمجلس الأمن إلى إصدار القرار 2240 (2015) أنن بموجبه لمدة سنة من تاريخ صدوره، للدول المهتمة بمكافحة الهجرة غير الشرعية، بأن تفتش في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي المراكب التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في استخدامها لتهريب المهاجرين أو الاتجار

<sup>1</sup> - راجع المادة 8 الفقرة 2 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو.

<sup>2</sup> - راجع المادة 8 الفقرة 7 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو.

<sup>3</sup> - Kiara Neri, Op.Cit, P 131.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بالبشر انطلاقاً من ليبيا، و أن تقوم بحجز تلك المراكب التي يثبت استخدامها في تهريب البشر.<sup>1</sup>

هذه الإشكالات القانونية و العملية، قصرت من فعالية القانون الدولي في مكافحة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، ذلك أن التزامات الدول الأطراف في بروتوكول باليرمو لا تكفي لتهيئة الظروف المثلى لمكافحة هذه الظاهرة، في مقابل قدسية قانون دولة العلم و حرية الملاحة بأعالي البحار، الأمر الذي دفع ببعض المهتمين إلى القول بضرورة إعادة النظر في أحكام اتفاقية UNCLOS.<sup>2</sup>

### **الفرع الثاني: البعد الإنساني للهجرة غير الشرعية عبر البحر.**

على الرغم من أن الغالبية العظمى من سكان العالم يعيشون في بلدانهم الأصلية، إلا أن ظاهرة الهجرة في تزايد مستمر من سنة لأخرى، فقد قدر مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، أن عدد المهاجرين الدوليين عام 2017، ما يقرب من 258 مليون مهاجر، و في عام 2010 نحو 220 مليون و 173 مليون في عام 2000.<sup>3</sup>

أما فيما يتعلق بالهجرة غير الشرعية عبر البحر، فمن المهم الاعتراف بأوجه القصور في المعلومات المتاحة بالنسبة لهذا الموضوع، غير أن الأمر المؤكد في هذا الخصوص، هو أن عدد المهاجرين غير الشرعيين الذين يستخدمون الطريق البحري أقل بكثير من أولئك الذين يختارون عبور الحدود البرية أو الجوية، إلا أن هذا الطريق هو الأكثر إثارة للقلق، و ذلك بالنظر إلى المخاطر التي ينطوي عليها السفر غير النظامي في البحر التي تجعله شاغلاً ذا أولوية يلزم التصدي له، بسبب عواقبه من حيث الخسائر في الأرواح البشرية.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> - راجع الفقرتين (7، 8) من منطوق قرار مجلس الأمن رقم 2240(2015)، الذي أصدره بتاريخ 9 أكتوبر 2015، في الوثيقة: S/RES/2240 (2015).

<sup>2</sup> - Kiara Neri, Op.Cit, P 132.

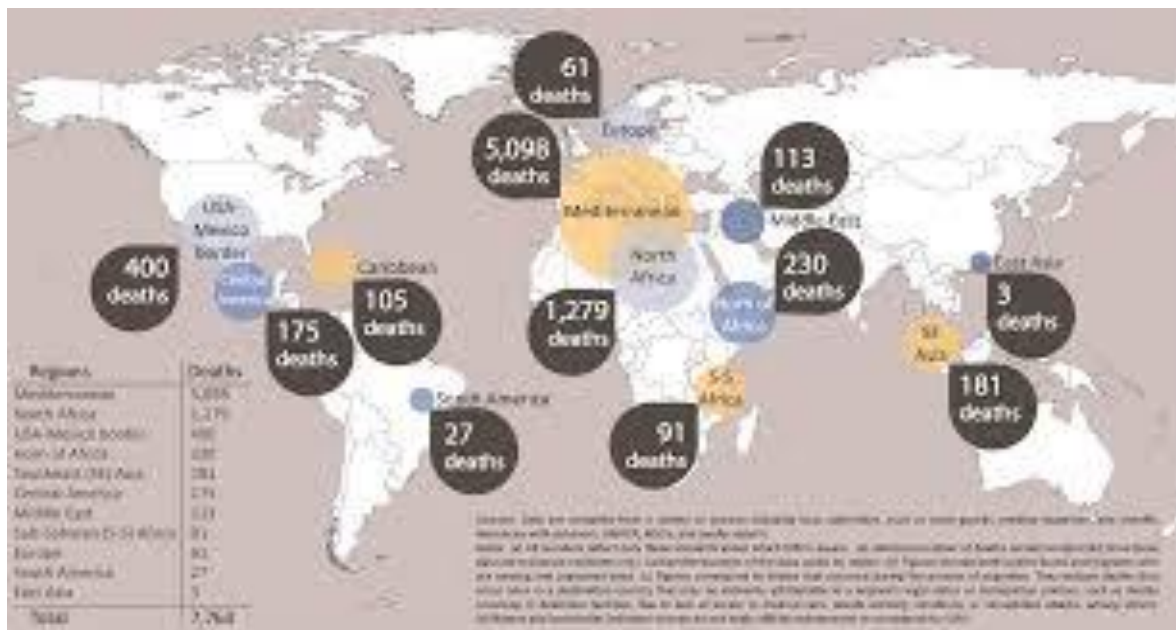
<sup>3</sup> - UNODC, Global Study on Smuggling of Migrants 2018, United Nations, June 2018, P. 17.

<sup>4</sup> - مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، ورقة مناقشة ( تهريب المهاجرين عن طريق البحر)، الأمم المتحدة، 2011، ص 11.

## الباب الأول الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

و قد أفيد بأن أكثر من 20 ألف مهاجر لقوا مصرعهم في البحر المتوسط خلال العقدين الماضيين، و تشير إحصائيات المنظمة الدولية للهجرة أن أكثر من 4000 مهاجر لقوا حتفهم في البحر في الفترة مابين 2012 و 2013، و 3270 شخص في 2014، و ارتفع عدد الوفيات والمهاجرين المفقودين في البحر المتوسط بنسبة 36% عام 2016، من 3785 في 2015 إلى 5143 في عام 2016، و شكلت منطقة البحر المتوسط أكثر من 60% من وفيات المهاجرين والمفقودين حول العالم في العامين السابقين.<sup>1</sup>

Recorded migrant deaths and missing migrants worldwide, 2016.



Source: IOM, n.d.i.

و تعتبر منطقة وسط البحر المتوسط، كأكثر المناطق خطورة على المهاجرين غير الشرعيين - الذين ينطلقون في الأساس من السواحل الليبية في اتجاه السواحل الإيطالية و مالطة-<sup>2</sup> فقد تم إحصاء وصول ما يقرب من 153.948 مهاجر، و تسجيل وفاة 2.892 شخص عام 2015 عبر هذه المنطقة، في حين تم تسجيل وصول ما يقرب

<sup>1</sup> -International Organization for Migration, World Migration Report 2018, P. 26.

<sup>2</sup> - لمزيد من التفاصيل حول ظروف و ملابس اختيار هذا الدرب البحري، يراجع:  
- مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، ورقة مناقشة ( تهريب المهاجرين عن طريق البحر)، المرجع السابق، ص 12.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

853.919 مهاجر و وفاة 806 أشخاص عبر منطقة شرق المتوسط، أما منطقة غرب المتوسط فقد شهدت توافد 3.854 مهاجر و وفاة 72 شخص.<sup>1</sup>

لقد تم اكتشاف مخاطر الهجرة الجماعية عن طريق البحر لعامة الناس مع حركة "قوارب الناس" الفارين من النظام الفيتنامي عام 1970، ومنذ ذلك الحين تتوالى الأخبار الصحفية عن وقوع العديد من الحوادث، ففي فجر الخميس 3 أكتوبر 2013، أبحرت سفينة من ليبيا كانت تحمل على متنها أكثر من 500 مهاجر، و قد غرقت هذه السفينة قبالة جزيرة Lampedusa الإيطالية و راح ضحيتها أكثر من 360 شخص، فيما تم

<sup>1</sup> تجدر الإشارة بهذا الخصوص إلى أن ظاهرة الهجرة غير الشرعية ليست حكرا على البحر المتوسط فحسب، فهي منتشرة عبر مختلف المناطق البحرية في العالم، فقد عرف بحر ايجيه عبور مئات الآلاف من الفارين من ويلات الحرب، نتيجة لتردي الأوضاع الإنسانية في سوريا و العراق و أفغانستان، منطلقين بذلك من السواحل التركية باتجاه السواحل اليونانية للوصول إلى الدول الأوروبية، و قد شهدت هذه المنطقة كذلك وفاة ما يقارب 806 أشخاص. كما شهد البحر الأحمر و خليج عدن عبور مهاجرين غير الشرعيين من الصومال وجيبوتي في القرن الأفريقي للوصول إلى اليمن، فقد تم إحصاء حوالي 95 مهاجرا قد غرقوا في عام 2015، و يعبر هذا الرقم عن انخفاضا حادا مقارنة بعام 2014 أين تم تسجيل وفاة 265 مهاجرا، غير أن هذا الدرب البحري قد عرف انخفاضا كبيرا مقارنة مع ما شهده في السنوات المميتة بين عامي 2007 و 2008 حيث توفي ما يقرب من 1400 شخص.

أما فيما يتعلق بمنطقة جنوب شرق آسيا، ينبغي الإشارة إلى الأحداث المؤسفة التي لفتت انتباه العالم بين عامي 2014 و 2017 في بحر أندامان، كنتيجة للجرائم ضد الإنسانية التي ارتكبتها حكومة ميانمار و اعتمادها للسياسة التمييزية و التهجير القسري ضد أقلية الروهينغا، دفعت بتلك الأقلية لعبور خليج البنغال باتجاه دول جنوب شرق آسيا - بنغلاديش وتايلاند وماليزيا-<sup>1</sup> و في هذا الخصوص فقد أفادت مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، أن ما يقدر بنحو 750 شخصا لقوا حتفهم خلال رحلات بحرية غير منتظمة في بحر أندامان في عام 2014، كما قدرت أن 370 شخصا ماتوا أثناء رحلة بحر أندامان عام 2015. و في منطقة أمريكا الوسطى، و بالرغم من أن الدروب البرية هي الأكثر استخداما من قبل المهاجرين غير الشرعيين، إلا أن هذا الأمر لم يمنعهم من استخدام الدروب البحرية من خلال البحر الكاريبي، ففي عام 2015 سجلت المنظمة الدولية للهجرة 50 حالة وفاة في منطقة الكاريبي، معظمها من الهايتيين، كما سجلت المنظمة الدولية للهجرة ما يقرب من 70 إلى 80 حالة وفاة في منطقة البحر الكاريبي عام 2013، و شكل الكوبيون أكثر من ثلاثة أرباع من اعتراضات خفر السواحل الأمريكي عام 2016، بالنظر إلى قربهم للسواحل الأمريكية جنوب سواحل فلوريدا.

لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع ما يلي:

- مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، ورقة مناقشة ( تهريب المهاجرين عن طريق البحر)، المرجع السابق، ص ص 10-18.

- International Organization for Migration, Identification and Tracing of Dead and Missing Migrants, Fatal Journeys, Vol. 2, 2016, PP. 5-19.

- International Organization for Migration, Improving Data on Missing Migrants, Fatal Journeys, Vol. 3, 2017.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

إنقاذ ما يقارب 155 من الناجين من قبل خفر السواحل الإيطالية،<sup>1</sup> غير أن الحادثة الأكثر درامية و سوء في تاريخ البحرية الحديث وقعت بتاريخ 19 أبريل 2015، حين غرقت سفينة كانت تحمل على متنها مهاجرين غير شرعيين على بعد 96 كم من السواحل الليبية، و قد راح ضحيتها ما يقارب 700 شخص.<sup>2</sup>

أكدت الأرقام السابقة، أن طريق الهجرة عبر البحر خاصة - البحر الأبيض المتوسط - أصبح الأكثر فتكا في العالم، غير أن هذه الأرقام المروعة ليست مجرد بيانات إحصائية تكشف عن دراما بشرية، فهي تفصح فشل سياسات الدول في معالجة ظاهرة الهجرة غير الشرعية، التي تركز على جانب المكافحة، مستتدة في ذلك لحقها المشروع في مراقبة حدودها و وضع قواعد دخول وإقامة رعايا البلدان، و اتخاذ تدابير لمكافحة الهجرة غير الشرعية والجريمة عبر الحدود، و جعل الجانب الإنساني لهؤلاء المهاجرين غير الشرعيين هدف ثانوي.

هذا الوضع شكل مبررا لضرورة إعادة النظر في الجانب البحري للهجرة غير الشرعية وآثارها القانونية، لتحقيق التوازن في معالجة هذه الظاهرة، و ذلك بإبراز بعدها الإنساني في الإطار العام للمكافحة.

و تماشيا و الاعتبارات الإنسانية للظاهرة، فقد تم إلزام الدول المعنية بالمكافحة باحترام حقوق المهاجرين غير الشرعيين في البحر من خلال العديد من الصكوك الدولية، و بالرجوع إلى الأرقام السابقة الذكر نجد أن الحق في الحياة لهؤلاء المهاجرين غير الشرعيين كأكبر التزام تراعيه الدول أثناء المكافحة، و هو الحق الذي يقابله واجب الإنقاذ البحري، الذي نصت عليه المادة 98 من اتفاقية UNCLOS بقولها: "1- تطالب كل دولة ربان السفينة التي تحمل علمها، بأن يقوم، قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركبها لخطر جدي بما يلي:

<sup>1</sup> - لمزيد من التفاصيل حول هذه الحادثة يراجع:

- Jasmine Coppens, The Lampedusa Disaster: How to Prevent Further Loss of Life at Sea?, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Vol 7, December 2013, P. 580.

<sup>2</sup> - '700 migrants feared dead in Mediterranean shipwreck', The Guardian, 19 April 2015, available at: <https://www.theguardian.com/world/2015/apr/19/700-migrants-feared-dead-mediterranean-shipwreck-worst-yet>

(أ) - تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضا لخطر الضياع...<sup>1</sup>

و قد تم التأكيد على واجب تقديم المساعدة في البحار في اتفاقيات أخرى، كالاتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحريين لعام 1979 SAR من خلال ملحقها في الفصل 2-10،<sup>2</sup> و التعديل الذي أدخل على الفصل 3-1-9 من الاتفاقية.<sup>3</sup>

كما أفيد بأن المهاجرين المهربين كثيرا ما يعانون من حالات نفسية شديدة بما في ذلك حالات التعذيب والاعتداء الجنسي أثناء رحلتهم، و أنهم يضطرون في الأخير إلى الطرد المحتمل إلى بلدهم الأصلي أو العبور في ما يسمى "عمليات العودة إلى الورا"، حيث قد يتعرضون للتعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللإنسانية أو المهينة،<sup>4</sup> هذه الانتهاكات رتبت العديد من الحقوق للمهاجرين غير الشرعيين عبر البحر، كالحق في عدم الإعادة القسرية، و الحقوق المترتبة على الإحتجاز و المتابعات القضائية، و هي الحقوق التي تضمنتها العديد من الصكوك الدولية المعنية بحقوق الإنسان، كالإعلان العالمي لحقوق الإنسان،<sup>5</sup> والعهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية لعام 1966،<sup>6</sup> بالإضافة إلى ما تضمنته الاتفاقية الدولية الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951، مبدأ عدم الإعادة القسرية للاجئين، وذلك بنصها على أنه: "لا يجوز لأي دولة متعاقدة طرد أو رد اللاجئين أو ملتزمي اللجوء بأي شكل من الأشكال

<sup>1</sup> - راجع المادة 98 من اتفاقية UNCLOS.

<sup>2</sup> - راجع (الفصل 2-1-10) من اتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحريين لعام 1979، التي اعتمدت في هامبورغ بتاريخ 1979/04/27، و التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 82-340، المؤرخ في 1982/11/13.

<sup>3</sup> - راجع ( الفصل 3-1-9) من اتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحريين لعام 1979، المعدل بموجب قرار لجنة

السلامة البحرية في ماي 2004، تحت رقم: MSC.167(78)

<sup>4</sup> - Abdelnaser S. Mohamed Ali, Smuggling of Migrants in International Law: A critical analysis of the Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, Supplementing the United Nations Convention against Transnational Organised Crime, Thesis Doctor, University of Leicester, United Kingdom, 2014, P.151.

<sup>5</sup> - راجع المواد (3، 5، 13، 14-1)، من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان.

<sup>6</sup> - راجع المواد (6، 7، 12) من العهد الدولي للحقوق المدنية و السياسية لعام 1966، الذي اعتمده الجمعية العامة بموجب قرارها رقم 2200 في 16 ديسمبر 1966، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 89-67، المؤرخ في 16 ماي 1989.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

إلى حدود الأقاليم التي تكون حياته أو حريته مهددتين فيها بسبب عرقه أو دينه أو جنسيته أو انتمائه إلى فئة اجتماعية معينة أو بسبب آرائه السياسية<sup>1</sup>.

و قد أعاد بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000، من خلال نص المادة 16 التأكيد على واجب الحفاظ على حقوق ضحايا التهريب وحمايتهم، و لا سيما الحق في الحياة والحق في عدم التعرض للتعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة، مع الأخذ في الاعتبار ما للنساء والأطفال من احتياجات خاصة.<sup>2</sup>

في النهاية نخلص إلى أن ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، فبقدر ما هي معقدة من ناحية ظروفها و دوافعها و أساليبها، فهي ظاهرة مركبة من الناحية القانونية ذلك أن أمر معالجتها يتطلب الأخذ بشقين، الأول يتعلق بالجانب العملي للظاهرة، و الثاني يرتبط ببعدها الإنساني، و كلاهما يشكلان معا الإطار القانوني الدولي لمكافحتها.

### **المطلب الثاني: الاتجار بالبشر عبر البحر.**

تعد جريمة الاتجار بالبشر من الأنشطة المدانة في العالم خصوصا بعد أن نشطت هذه الجريمة في الآونة الأخيرة بصورة واسعة، فهي شكلا حديثا من أشكال الرق التي نجحت المجتمعات في تجاوز شكلها التقليدي المتمثل في الاسترقاق و الاستعباد، غير أن الفعل لا زال قائما حتى يومنا هذا، لكن بصور و أشكال أكثر تطورا كالاستغلال والقسوة و الاستعباد و امتهان سائر الحقوق لضحايا الاتجار بالبشر من أجل تحقيق مكاسب مالية.

و قد شكلت الطبيعة السرية لجريمة الاتجار بالبشر صعوبات عملية في الحصول على بيانات موثوقة حول الظاهرة، حيث أشارت تقديرات الأمم المتحدة عام 2008 إلى

---

<sup>1</sup> - راجع المادة (1/33) من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951، التي اعتمدت في 28 جويلية 1951، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 63-274، المؤرخ في 25 جويلية 1963.

<sup>2</sup> - لمزيد من التفاصيل حول موضوع الإطار القانوني لحماية المهاجرين غير الشرعيين في البحر يراجع:  
- مصطفى العطاوي، الحماية القانونية للمهاجرين غير الشرعيين في البحر، مجلة القانون . المجتمع و السلطة، مجلد 7، عدد 2، 2018، ص ص 213-220.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

أنه يتم الاتجار في كل عام بـ 2.5 مليون شخص - معظمهم من النساء و الأطفال - على المستوى الدولي، و أن مبلغ إيرادات الاتجار وصل إلى حدود 9.5 مليار دولار أمريكي سنويًا،<sup>1</sup> و على الرغم من عدم دقة و وضوح المصادر التي اشتقت منها الأرقام السابقة إلا أن الأمر الثابت أن هذه الظاهرة قد صنفت كثالث تجارة غير مشروعة في العالم بعد تهريب السلاح، و الاتجار في المخدرات.

و يعد الاتجار بالسخرة و العمل القسري، من الصور التي اتسع الاعتراف بها في مجال صناعة الملاحة البحرية و الصيد البحري، لارتباط جوانب من هذه القطاعات وتناسبها بشكل خاص مع انتهاكات الاتجار بالبشر بسبب طبيعة هذا النوع من الاتجار، الذي يوفر للقائمين به العزلة في البحر والاتصال المحدود بالسلطات على البر والبحر، وعدم وضوح وتوازن الإطار القانوني والتنظيمي المخصص لقمع تلك الأعمال.<sup>2</sup>

يضاف إلى ما سبق الاستغلال الجنسي للأطفال و النساء الذين يتم تهريبهم عبر البحر، فقد شكلت الأحداث التي ميزت العالم مؤخرًا من حروب و نزاعات داخلية، والتي ساهمت في حركة نزوح سكانية ضخمة، المناخ الخصب لازدهار تلك الجرائم خاصة عبر البحر، فقد شكل البحر الأبيض المتوسط مجالًا واسعًا لاحتواء مجموعة واسعة من الشبكات و المنظمات الإجرامية التي تدير عمليات الاتجار والتهريب في مختلف أنحاء المنطقة، مستفيدة من ضعف بعض الحكومات، و تردّي الوضع الأمني، و ندرة التنسيق الإقليمي في مكافحة ظاهرة الاتجار بالبشر عبر البحر بصفة عامة.

استنادًا لما سبق ارتأينا دراسة الأساس القانوني لمكافحة الاتجار بالبشر في البحر، و ذلك بالتعرف على النظام القانوني لقمع أعمال السخرة في مجال الملاحة و الصيد البحريين، و أعمال بروتوكول تهريب المهاجرين للتصدي لظاهرة الاتجار بالبشر التي تتم

<sup>1</sup> - Due to the underground nature of the crime of human trafficking, reliable data is difficult to come by, and is highly disputed. The United Nations estimates that each year 2.5 million people – mostly women and children – are trafficked internationally. Trafficking revenue has been estimated at \$9.5 billion USD per annum.

- Thomas David Andrew Harré, Human trafficking for forced labour at sea: An assessment of new zealand's response, Master Thesis, University of Canterbury, New Zealand , 2013, P.16.

<sup>2</sup> - Rebecca Surtees, Trapped at Sea. Using the Legal and Regulatory Framework to Prevent and Combat the Trafficking of Seafarers and Fishers, Groningen Journal of International Law, vol 1(2), 2013, P.92.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

عبر البحر، غير أن هذه الدراسة لن تتم إلا بالتطرق أولاً للصورة التقليدية للاتجار بالبشر، و المتمثلة في تجارة الرقيق عبر البحر.

### الفرع الأول: الإطار القانوني الكلاسيكي لمكافحة تجارة الرقيق عبر البحر.

لقد نشطت فكرة محاربة تجارة الرقيق و تجريمها مع بداية القرن التاسع عشر في العديد من المواثيق الدولية، فقد جاء في التصريح الصادر عن مؤتمر فيينا عام 1815 أن تجارة الرقيق: "... تتناقض مع مبادئ الإنسانية ومع قوانين الأخلاق العالمية." وفي المواثيق التي عقدت بين فرنسا وبريطانيا، كاتفاقية 1841 واتفاقية 1845، وافقت هاتان الدولتان على قيام سفنهما الحربية بتفتيش السفن المشتبه بممارستها لتجارة الرقيق، وتكرر التأكيد على محاربة هذه التجارة في مواثيق لاحقة أهمها ميثاق برلين 1885 وبروكسل 1890.<sup>1</sup>

على الرغم من دعوة مؤتمر بروكسل لعام 1890، إلا أن تجارة الرقيق لم تتوقف فقد كانت السفن الأوربية تجوب قارات العالم المختلفة لخطف الأشخاص و بيعهم في الأسواق الأوربية مما دفع ببعض الدول الأوربية إلى عقد اتفاقية سان جرمان عام 1919، التي وضعت تنقيحاً للصكين الموقعين في برلين و بروكسل، فأكدت عزمها على ضمان القضاء الكامل على الرق بصورة جميعها و على الاتجار بالرقيق في البر و البحر.<sup>2</sup>

و بناءاً على تقرير لجنة الرق التي عينها مجلس عصبة الأمم في 12 حزيران 1924، و رغبة في توسيع الانجاز الذي تحقق بفضل صك بروكسل، و اتفاقية سان جرمان، عقدت اتفاقية منع تجارة الرق في جنيف في يوم 1926/09/25 في ظل عصبة الأمم،<sup>3</sup> التي ألزمت الدول الأطراف بمنع تجارة الرقيق بموجب المادة الثانية، وقد تبعت هذه الصكوك الدولية إبرام العديد من الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمحاربة الاتجار بالنساء و

<sup>1</sup> - بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق - جامعة الإخوة منتوري قسنطينة-، 2014-2015، ص 77.

<sup>2</sup> - عبد الواحد محمد الفار، الجرائم الدولية و سلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007، ص 505.

<sup>3</sup> - سهيل حسي الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي الجنائي ( جرائم الإبادة الجماعية و جرائم ضد الإنسانية)، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2011، ص 212.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الأطفال، فقد أقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة اتفاقية حظر الاتجار بالأشخاص و استغلال دعارة الغير بتاريخ 12/2 /1949، ثم أقرت فيما بعد الأمم المتحدة، اتفاقية التكميلية لإبطال الرق و تجارة الرقيق و الأعراف و الممارسات الشبيهة بالرق عام 1956.<sup>1</sup>

استنادا لما تضمنته، قواعد القانون الدولي الخاصة بمكافحة الاتجار بالرقيق كما سبق ذكره، و كون تلك الظاهرة كثيرا ما ترتكب في عرض البحر، أو عن طريقه، فقد تأكد حكم تجريم تجارة الرقيق ومكافحتها، بموجب نصوص القانون الدولي البحار، فكانت البداية بنصوص اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، و التي عملت على تقنين الأعراف البحرية الدولية، وقد تطرقت لمسألة الرق من خلال المادة 13 والتي نصت على أنه: " يجب على كل دولة أن تتخذ الوسائل الفعالة لمنع ومعاينة نقل الرقيق على السفن التي تحمل علمها، وأن تحرص على عدم إساءة استعمال علمها في هذا الغرض، وأي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة أيا كان علمها فإنه يعتبر حرا كأمر واقع."<sup>2</sup> أي على كل الدول الالتزام باتخاذ الإجراءات الفعالة لمنع وتجريم استخدام السفن التي ترفع علمها في مجال نقل الرقيق، ولمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا المجال.

أما المادة 22 منها فقد نصت على التصريح لكافة السفن الحربية وبغض النظر عن العلم الذي ترفعه بممارسة سلطة ضبط السفن التي تقوم بنقل الرقيق.<sup>3</sup>

بعد استقرار قاعدة تجريم الاتجار بالرقيق، كقاعدة أمرة من قواعد القانون الدولي العام، تناولتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث سارت على خطى اتفاقية جنيف في مسألة معالجة الرق والاتجار به، فنصت على ذلك في المادة 99 منها التي كرستها لهذا الموضوع، وقد وضحت العناصر الأساسية لأعمال التعاون بين الدول

---

<sup>1</sup> - ماجد حاوي علوان، حظر الاتجار بالبشر في القانون الدولي دراسة مقارنة مع التشريعات الوطنية، ط 1، مركز الدراسات العربية، القاهرة، 2015، ص 135.

<sup>2</sup> - سنان طالب القاسمي، الاستثناءات العرفية و الاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية و الغاية منها، مجلة المحقق الحلبي للعلوم القانونية و السياسية، العدد الأول، السنة العاشرة، 2018، ص 387.

<sup>3</sup> - محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004، ص 563.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

جميعها من أجل مكافحة هذه التجارة غير المشروعة ونقل الرقيق، ويمكن إيجاز العناصر هذه بالنقاط التالية:

- التزام كل دولة باتخاذ التدابير الفعالة لمنع استخدام السفن التي ترفع علمها في نقل الرقيق ومعاقبة ذلك.

- التزام كل دولة باتخاذ التدابير الفعالة لمنع الاستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض.

- أن الرقيق الذي يلجا على ظهر أية سفينة يصبح حراً بحكم الواقع بغض النظر عما يقضي به قانون دولة علم السفينة.<sup>1</sup> و قد أكدت المادة 110 الفقرة 1 على واجب التعاون الدولي لقمع هذه الجريمة، بنصها على منح السفن الحربية حق تفقد و زيارة السفن التي يشتبه في قيامها بتجارة الرقيق.

غير أن السؤال الذي يطرح، هو مدى اعتبار الاتجار بالبشر شكلاً حديثاً من أشكال تجارة الرقيق. فتجارة الرقيق بالمعنى التقليدي لم تعد موجودة، كما أنه لم يرد ذكر الاتجار بالبشر في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بأي شكل من الأشكال. في هذا الخصوص يرى مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة أن الاتجار بالبشر هو شكل من أشكال الرق المعاصرة،<sup>2</sup> فإذا كانت أعمال العنف المنزلي والاستغلال الاقتصادي تعتبر صوراً لأشكال الرق المعاصرة مثل الاتجار بالبشر حسب رأي مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة، فهذه التعريفات يكمن جانبها السلبي في إضعاف هذا المصطلح. أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فقد تطرقت لهذه الظاهرة بطريقة واسعة بذكرها لعبارة العبودية، و السبب في ذلك يرجع للغرض من الاتفاقية، فهي أداة لتنظيم البحار وليس لحماية حقوق الإنسان.<sup>3</sup>

1 - عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام ( المبادئ العامة)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007، ص 486.

2 - أنظر تقرير الفريق العامل المعني بأشكال الرق المعاصرة، المؤرخ في 26 أوت 2006، في الوثيقة:

A/HRC/Sub.1/58/25

3 - Fabian Jaensch, Op.Cit, P. 17.



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

بالإضافة إلى ما سبق، فالإتجار بالبشر وتجارة الرقيق لهما طبيعة مختلفة كجريمة، ذلك أن تجارة الرقيق هي جريمة دستورية تتحملها الحكومات لأن العبيد مملوكين لأسيادهم بحكم القانون، أما الإتجار بالبشر فهي جريمة يرتكبها الأفراد، و من ثم يمكن القول إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لا تخاطب إلا الدول، أما معاقبة الجرائم الفردية فهي من اختصاصات بروتوكولات أخرى تخدم هذه الغاية. كما أن الاتفاقية لا تتناول في أعالي البحار سوى القضايا التي تشكل تهديدا للأمن البحري كالقرصنة و التهديدات التي ترتكبها الدول، وفي هذا الإطار يؤكد الأستاذ **Douglas Guilfoyle** أن تجارة الرقيق هي مسألة ذات أهمية تاريخية فقط، فلا يمكن نقل مصطلح "الرقيق" إلى حالات الإتجار بالبشر، و بالتالي فالفقرة 1 (ب) من المادة 110 لا توفر أساسا قانونيا كافيا للتصدي للسفن التي تتاجر بالبشر.

غير أن القول السابق مردود عليه، فيجب تفسير جريمة الرق من وجهة النظر الحديثة، فحالات العجز و الاستغلال التي يتعرض لها ضحايا الإتجار بالبشر، هي نفس الحالات تقريبا التي يتعرض لها العبيد، من هنا تظهر المساواة بين ضحايا الإتجار بالبشر بالعبيد من حيث الأضرار التي تلحق بهم، كما أن الأمم المتحدة ذهبت في تعريفها للإتجار بالبشر إلى القول: ".....الرق أو ممارسات مشابهة للرق.."، و على هذا النهج سارت بعض الدول في تعريفها لجريمة الإتجار بالبشر، و أن كل منهما على حدا يعتبر جريمة دولية معترف بها، يشتركان معا في أوجه تشابه يمكن صياغتها على أنها "الربح من البشر ضد إرادتهم للأغراض الاقتصادية".<sup>1</sup> و قد أخذ بهذا التسبيب في قضية **Hirsi** ضد إيطاليا التي فصلت فيها المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، فقد ذهب القاضي **Pinto de Albuquerque** إلى القول أن هناك تشابه بين الإتجار بالبشر و الإتجار بالرقيق.<sup>2</sup>

كما يتعين الأخذ في الحسبان القواعد الأساسية لتفسير المعاهدات، التي من بينها مبدأ الفعالية فهو واحد من تلك القواعد، و تنص المادة 31 الفقرة 1 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام 1969، على أن: "تفسر المعاهدة بحسن نية و وفقاً للمعنى الذي

<sup>1</sup> - Ibid.PP.17- 18.

<sup>2</sup> - *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, Application no. 27765/09, ECHR, Grand chamber, Judgment 23 February 2012.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهذدة للأمن البحري.

يعطى لألفاظها ضمن السياق الخاص بموضوعها و الغرض منها"، فيجب تفسير مصطلح العبودية على النحو الذي يخدم غرضه، ذلك أن إلغاء الرق بجميع مظاهره هو أحد الأهداف المشتركة للقانون الدولي العام، الذي يعد القانون الدولي للبحار أحد فروع<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الإطار القانوني الحديث لقمع جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر.

مع بروز حاجة المجتمع الدولي إلى إتباع نهج علمي لتعزيز التعاون على منع الجريمة المنظمة عبر الوطنية و مكافحتها، فقد تم إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000، أين ألحق بها بروتوكول منع و قمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص و خاصة النساء و الأطفال<sup>2</sup>، حيث تضمنت المادة 3 الفقرة (أ) منه تعريف الاتجار بالأشخاص على أنه: " يقصد بتعبير " الاتجار بالأشخاص " تجنيد أشخاص أو نقلهم أو تنقلهم أو إيوائهم أو استقبالهم بواسطة التهديد بالقوة أو استعمالها أو غير ذلك من أشكال القسر أو الاختطاف أو الاحتيال أو الخداع أو استغلال السلطة أو استغلال حالة استضعاف، أو بإعطاء و تلقي مبالغ مالية أو مزايا لنيل موافقة شخص له سيطرة على شخص آخر لغرض الاستغلال .و يشمل الاستغلال، كحد أدنى استغلال دعارة الغير أو سائر أشكال الاستغلال الجنسي، أو السخرة أو الخدمة قسرا، أو الاسترقاق أو الممارسات الشبيهة بالرق، أو الاستعباد أو نزع الأعضاء."

يستخلص من التعريف السابق أن لقيام جريمة الاتجار بالبشر، و يجب توافر ثلاث عناصر أساسية، يتمثل العنصر الأول في السلوك الرئيسي للاتجار، و هو فعل التجنيد أو النقل أو الإيواء و الاستلام للأشخاص المتجر بهم، أما العنصر الثاني فيدور حول الوسيلة التي تستخدم في نقل الضحايا من مكان آخر بالإكراه أو الخداع، أما العنصر

<sup>1</sup> - Fabian Jaensch, Op.Cit, P.18.

<sup>2</sup> - اعتمد بروتوكول منع و قمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص و خاصة النساء و الأطفال بتاريخ 2000/11/15، و دخل حيز النفاذ بتاريخ 2003/05/20، و قد صدقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-417، ج.ر. عدد 69.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الثالث فينحصر في غرض و أسباب الاتجار بالبشر، حيث يقوم المتاجرون بنقل الضحايا ليتم استغلالهم سواء أثناء النقل أو بعد وصولهم أو كليهما.<sup>1</sup>

بالرجوع إلى التعريف السابق نجد أن البروتوكول قد أشار إلى العديد من صور الاتجار بالبشر التي يمكن أن ترتكب في البحر أو عبره، فبالإضافة إلى تجارة الرقيق التي نظمتها سابقا اتفاقية UNCLOS، تضمن التعريف كذلك صورة السخرة و العمل القسري و التي بدون شك على ارتباط بالقطاعات البحرية، كما أن التعريف قد جعل من فعل النقل بمثابة السلوك الرئيسي لجريمة الاتجار و ما دام البحر إحدى الفضاءات التي تتم عبره عمليات النقل، فلا بد من البحث عن الأساس القانوني المتوفر للتصدي لتلك الظاهرة.

### أولاً: مكافحة السخرة و العمل القسري في البحر.

يشمل الاتجار بالبشر في البحر وفقاً لهذه الصورة، البحارة و الصيادين الذين يقومون بأنشطة مرتبطة بالتجارة و الصيد في البحر،<sup>2</sup> حيث يتعرض هؤلاء الأشخاص لظروف عمل قاسية و خطيرة كحجب جوازات سفر الرجال لمنعهم من دخول الموانئ، و تعريضهم للتهديد و الترهيب من قبل القباطنة و ملاك السفن، و المراقبة والعقاب التعسفي، و عدم كفاية توفير العلاج الطبي و عدم دفع الراتب، كما يتعرضون لظروف معيشية صعبة للغاية بسبب عدم كفاية الطعام و الماء و عدم وجود كهرباء للضوء أو الدفء.<sup>3</sup>

باستقراءنا و تحليلنا لجميع حالات ظروف العمل القاسية و استغلال العمالة في البحر السابقة الذكر، نجدها في مجملها تشكل اتجاراً بالبشر، الأمر الذي يتطلب معالجة العنف و الانتهاكات في قطاعي الملاحة البحرية و الصيد التجاري، بالبحث عن إطار قانوني و تنظيمي فعال، يتم إنفاذه عبر الولايات القضائية و الأنظمة القانونية المختلفة، و يتفرع القانون الدولي الذي يمكن استخدامه لمكافحة السخرة و العمل القسري في البحر

<sup>1</sup> - Tom Obokata, Boat Migrants as the Victims of Human Trafficking: Exploring Key Obligations through Human Rights Based Approach, International refugee law series, Vol 7, 2016, P 147.

<sup>2</sup> - للوقوف على المفهوم القانوني لمصطلح الصياد و البحار، يرجى الإطلاع على:

- Rebecca Surtees, Op.Cit, PP.94-95.

<sup>3</sup> - Ibid, PP.96-99.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

إلى ثلاثة فروع، منها القانون الدولي لمكافحة الاتجار بالبشر بما في ذلك قانون حقوق الإنسان، و القانون البحري الدولي، و القانون الدولي للبحار.

### **1- القانون الدولي لمكافحة الاتجار بالبشر.**

يتمثل القانون الدولي لمكافحة الاتجار أساساً في بروتوكول الأمم المتحدة لمنع وقمع و معاقبة الاتجار بالأشخاص، و يشار إليه كذلك باسم بروتوكول الاتجار، و هو الصك الذي تضمن أحكاماً تتعلق بتدابير إثبات جرائم الاتجار، و وضع سياسات شاملة لمنع الاتجار و مكافحته، كما يشجع على تنفيذ تدابير لتوفير المساعدة و الحماية لضحايا الاتجار،<sup>1</sup> و قد تدعم هذا البروتوكول ببعض الاتفاقيات الإقليمية، كالاتفاقية الأوروبية المتعلقة بمكافحة الاتجار بالبشر، التي ركزت على مساعدة ضحايا الاتجار وحماية حقوقهم، فهي تنص أن تحمي الدول الأطراف الحياة الخاصة للضحايا وهويتهم، وتمنحهم الضحايا تصريح إقامة في الحالات المناسبة، وتوفر للأشخاص المتّجر بهم مساعدة قانونية مجانية و حق التعويض.<sup>2</sup>

و مادام الاتجار هو انتهاكاً لحقوق الإنسان، فلا شك أن تطبيق القانون الدولي لحقوق الإنسان على الاستغلال المتصل بالاتجار و استخدامه لمكافحة الاتجار أمراً لا مفر منه، و ذلك لاحتواء المعاهدات الدولية لحقوق الإنسان على أحكام لحظر بعض الممارسات المرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالاتجار، مثل السخرة و عمالة الأطفال،<sup>3</sup> و يساعد القانون الدولي لحقوق الإنسان في مكافحة الاتجار حيث يضمن الحقوق الأساسية للأفراد والوصول إلى سبل الانتصاف بالنسبة للأفراد الذين يتم الاتجار بهم في البحر، لذلك يكون من الأهمية بمكان أن تضع الدول قوانينها الوطنية وفقاً للصكوك الأساسية للقانون الدولي

<sup>1</sup> - راجع المواد 5، 9، 6، من بروتوكول الاتجار.

<sup>2</sup> - راجع المواد 11، 13، 14، 15، من الاتفاقية الأوروبية المتعلقة بمكافحة الاتجار بالبشر المؤرخة في 3 ماي 2005.

<sup>3</sup> - على سبيل المثال: - الاتفاقية المتعلقة بالعمل الجبري و الإجباري لعام 1930 (اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 29)، - اتفاقية إلغاء العمل القسري لعام 1957 (اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 105)، - الاتفاقية المتعلقة بحظر أسوأ أشكال عمالة الأطفال و اتخاذ إجراءات فورية للقضاء عليها لعام 1999 (اتفاقية منظمة العمل الدولية 182)، فهذه الاتفاقيات جميعها تتناول موضوع السخرة و عمالة الأطفال.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

لمكافحة الاتجار، بما في ذلك قانون حقوق الإنسان الذي ينطبق على الاستغلال المتصل بالاتجار.

### 2- القانون البحري الدولي.

القانون البحري الدولي و يشار إليه أيضا باسم قانون الأيرالية، و هو مجموعة القوانين و الاتفاقيات التي تحكم الأعمال التجارية الدولية الخاصة أو غيرها من المسائل المتعلقة بالسفن و الشحن، و تكمن أهمية هذا القانون في مكافحة الاتجار بالبشر، كونها تأتي من الالتزامات الأساسية التي تتضمنها قواعده، و التي تجعل السفن والحياة في البحر أكثر أمانا، إذ يمكن استخدام التزامات القانون البحري التي تسعى إلى توفير الحماية المباشرة للطواقم و ضمان ظروف عمل عادلة و إنسانية في البحر، لحماية ومساعدة البحارة و الصيادين الذين يتم الاتجار بهم.<sup>1</sup>

يشتمل القانون البحري الدولي على العديد من الصكوك الدولية التي تساهم بصفة مباشرة و غير مباشرة في قمع أعمال الاتجار، كالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر (SOLAS)، و الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و إصدار الشهادات و مراقبة البحارة (STCW)، و اتفاقية العمل البحري (MLC)، و توجيهات المنظمة البحرية الدولية (IMO).

و تحتوي اتفاقية SOLAS على بعض الآليات التي يمكن استخدامها بشكل غير مباشر لمنع الاتجار في قطاع الملاحة البحرية، كضرورة إخضاع السفن للتفتيش والمسح من قبل ضباط دولة العلم و دولة الميناء التي نص عليها الفصل الأول من الاتفاقية،<sup>2</sup> و بالرغم من أن عمليات التفتيش تنصب على السفينة و معداتها إلا أن المفتشون المخولون لديهم القدرة و الكفاءة على تمديد عمليات التفتيش لتشمل طاقم السفينة، و من ثم يمكن أن تتيح عمليات التفتيش هذه فرصا قانونية لردع استغلال البحارة و الاتجار بهم.

<sup>1</sup> - Rebecca Surtees, Op.Cit, P.102.

<sup>2</sup> - راجع الفصل 1، اللائحة 6، من اتفاقية SOLAS.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهذدة للأمن البحري.

كما تنص الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و إصدار الشهادات و مراقبة البحارة لعام 1978 **STCW**،<sup>1</sup> على الحد الأدنى من التدريب و ساعات الراحة للبحارة، والتي خضعت لتتقيحات و تعديلات عام 2010، أين زادت من متطلبات ساعات الراحة فيجب أن يكون لدى البحارة حاليًا راحة لا تقل عن عشر ساعات في غضون 24 ساعة،<sup>2</sup> كما قسمت ساعات العمل و فترات الراحة إلى عدد أكبر من الموظفين، واشترطت تسجيل ساعات الراحة، حيث يمكن لضباط مراقبة دولة الميناء المصرح لهم بالتحقق من أن السفن تحتفظ بسجلات دقيقة تثبت أنه تم تزويد البحارة الأفراد بالحد الأدنى المطلوب من الراحة، و من ثم توفر تدابير اتفاقية **STCW** الخاصة بالبحارة فرصًا لتحديد حالات الاتجار عند التحقق من امتثال السفن لتلك المتطلبات، و حماية البحارة مباشرة من خلال تحديد متطلبات التدريب و الراحة للطاقم.<sup>3</sup>

و تضع اتفاقية العمل البحري (**MLC**) التي تم اعتمادها عام 2006،<sup>4</sup> معايير محددة و إرشادات مفصلة بشأن تنفيذ هذه المعايير على المستوى الوطني من خلال موادها و لوائحها و مدوناتها، و بسبب تركيزها على حقوق البحارة اعتبرت هذه الاتفاقية أقوى أداة للقانون البحري الدولي في مكافحة الاتجار في قطاع الملاحة البحرية.

فقد ألزمت اتفاقية **MLC** الدول الأطراف، بضرورة احترام الحقوق و المبادئ الأساسية التي تضمنتها، كالحق في حرية تكوين الجمعيات و العمل النقابي، القضاء على جميع أشكال العمل القسري أو الإلجباري، الإلغاء الفعلي لعمل الأطفال و القضاء على التمييز فيما يتعلق بالتوظيف، كما أكدت الاتفاقية على ضرورة توفير مكان عمل آمن و مأمون، و شروط العمل العادلة، و ظروف معيشة لائقة على متن

---

1 - الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و إصدار الشهادات و مراقبة البحارة، التي تم التوقيع عليها في 7 جويلية 1978، و دخلت حيز النفاذ عام 1984، انضمت إليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 88-88 المؤرخ في 26 أبريل 1988، ج.ر. عدد 17.

2 - see chapter 8, The Manila Amendments to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code, Text adopted by the Conference in 3 August 2010, IMO, Doc. STCW/CONF.2/34.P.219.

3 - Rebecca Surtees, Op.Cit, P.105.

4 - اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته 94 بجنيف بتاريخ 23 فيفري 2006، و دخلت حيز النفاذ 20 أوت 2013، صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، ج.ر. عدد 5/2016.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

السفينة، والحماية الصحية و الرعاية الطبية،<sup>1</sup> و في سبيل ضمان احترام الأطراف لتلك الحقوق ألزمت الاتفاقية الدول الأعضاء بضرورة حيازة السفن التي ترفع علمها على شهادة العمل البحري و إعلان الامتثال لشروط العمل البحر، و منحت للدول الأطراف غير دولة العلم سلطة تفتيش أي سفينة تنطبق عليها هذه الاتفاقية لدى وجود السفينة في موانئها للتحقق مما إذا كانت السفينة تلتزم بأحكام هذه الاتفاقية،<sup>2</sup> فلا شك أن هذا الإجراء يزيد من فرصة تحديد أفعال الاتجار التي تمارس على متن السفن.

### 3- القانون الدولي للبحار.

تلعب اتفاقية UNCLOS دورا بالغ الأهمية من الناحية العملية، فهي التي تحدد الأطراف المسؤولة عن تحديد هوية الأشخاص المتجر بهم و مساعدتهم و محاكمة الأشخاص المتاجرين، ذلك أن مسألة الاختصاص مهمة بشكل خاص في سياق الاتجار في البحر بالنظر تعدد الاختصاص عبر الحدود البحرية، حيث تتحرك السفن التجارية و الصيد البحري بسهولة و كثيراً ما بين الولايات القضائية المختلفة، فتحديد المسؤوليات القانونية و التنظيمية للتصدي للاتجار في البحر لا يعتمد فقط على جنسية الضحية و المتاجر، و لكن أيضاً على مكان السفينة، أي الموانئ و المياه التي قد تدخلها و البلد الذي يتم فيه تسجيل السفينة، هذا الأمر يتم الفصل فيه بموجب أحكام قانون البحار.<sup>3</sup>

و تقسم اتفاقية UNCLOS مياه العالم بشكل عام إلى فئتين رئيسيتين، تشمل الفئة الأولى منطقة أعالي البحار و التي لا تخضع لسيادة أي دولة أو ولاية قضائية، و هي المنطقة التي تعتمد على نظام مراقبة دولة العلم، حيث تلتزم هذه الأخيرة باتخاذ أي خطوات ضرورية لضمان التقيد باللوائح و الإجراءات و الممارسات الدولية المقبولة عموماً، بما في ذلك تلك التي تفرضها المعاهدات التي صدقت عليها الدولة فيما يتعلق بالاتجار في البحر، كبروتوكول الاتجار، أو اتفاقيات إقليمية متعلقة بالاتجار، أو

<sup>1</sup> - راجع المادتين 3، 4 من اتفاقية العمل البحري MLC

<sup>2</sup> - راجع المادة 5 من اتفاقية العمل البحري MLC

<sup>3</sup> - Rebecca Surtees, Op.Cit, P.109.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

معاهدات حقوق الإنسان ذات الصلة أو أي من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية ذات الصلة بمعالجة الاتجار بالبشر أو الصيادين.<sup>1</sup>

أما الفئة الثانية، فهي تتمثل في المياه التي تشملها أراضي الدولة الساحلية، و من ثم فهي تخضع لولايتها القانونية و القضائية، فعلى الرغم من أولوية مسؤولية دولة العلم، فإن للدولة الساحلية أيضًا دورًا بارزًا في مكافحة الاتجار في البحر عندما تكون السفن موجودة في المياه الخاضعة لولايتها، إذ يمكن للدولة الساحلية اتخاذ خطوات معينة - و إن كانت محدودة- لتنظيم أنشطة السفن الأجنبية في مياهها لحماية مصالحها، حيث تختص محاكم الدولة الساحلية عمومًا بالنظر في القضايا الناتجة عن الحوادث أو النزاعات التي تحدث في مياهها الإقليمية أو الداخلية أو موانئها.

و قد حصرت اتفاقية UNCLOS الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية على متن السفن الأجنبية في مياهها الإقليمية في أربع حالات و هي:

- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.
- إذا كانت الجريمة من النوع الذي يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
- إذا كانت هذه التدابير ضرورية لقمع الاتجار غير المشروع بالعقاقير المخدرة أو المؤثرات العقلية.<sup>2</sup>

و استنادًا لما سبق ذكره يمكن اعتبار الاتجار بالبشر في البحر كجريمة تزعج النظام الجيد للبحر الإقليمي و مع عواقب تمتد إلى الدولة الساحلية، و من ثم يكون لهذه الأخيرة ممارسة اختصاصها الجنائي على متن السفن الأجنبية إذا تم تحديد حالة الاتجار بالبشر

<sup>1</sup> - Ibid, P.110.

<sup>2</sup> - راجع المادة 27 الفقرة 1 من اتفاقية UNCLOS



## الباب الأول ————— الجوانب القانونية لأعمال المهددة للأمن البحري.

في مياها الإقليمية، حيث يمكن لمحاكم الدولة الساحلية النظر في القضية و تطبيق قوانينها الوطنية.<sup>1</sup>

### ثانيا: قمع نقل ضحايا الاتجار بالبشر عبر البحر.

بالرجوع إلى التعريف الذي تضمنته المادة 3 من بروتوكول مكافحة الاتجار، نجدها جعلت من فعل النقل كركن مادي لجريمة الاتجار و ما دام البحر إحدى المجالات التي تتم عبره عمليات النقل، فلا بد من البحث عن الأساس القانوني المتوفر للتصدي لتلك الظاهرة، الأمر الذي يدفعنا إلى طرح التساؤل حول إمكانية إعمال بروتوكول قمع تهريب المهاجرين لمكافحة الاتجار بالبشر عبر البحر.

بالموازاة مع تعريف الاتجار بالبشر، فقد نصت المادة 3 الفقرة (أ) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، على أنه: " يقصد بتعبير " تهريب المهاجرين" تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة أخرى ليست موطناً له أو لا يعد من المقيمين الدائمين فيها، من أجل الحصول بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى."

بالمقارنة بين التعريفين تتضح جليا الفروق بين جريمة الاتجار بالبشر و تهريب المهاجرين من حيث عنصر الموافقة، فبالرغم من أن التعريف القانوني لتهريب المهاجرين لا يتضمن صراحة عنصرا من عناصر الموافقة، فيمكن اعتبار الموافقة كعنصر افتراضي ضمن التعريف، فالمهاجرون المهربون هم في النهاية "مهاجرون دوليون" يقررون تغيير بلد إقامتهم المعتادة بمحض إرادتهم<sup>2</sup>، و في هذا السياق ينص الدليل التشريعي لتنفيذ برنامج الأمم المتحدة الإنمائي حول اتفاقية الجريمة المنظمة عبر الوطنية و البروتوكولات الملحقة بها على أن هذا العنصر يشكل أساس التمييز بين تهريب المهاجرين والاتجار بالأشخاص، ويوضح أن التنقل الطوعي للمهاجرين يميز المفهوم الأول، في حين أن المفهوم الثاني يقوم على الحركة القسرية للأشخاص المتاجر بهم.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - Rebecca Surtees, Op.Cit, P.113.

<sup>2</sup> - Abdelnaser S. Mohamed Ali, Op.Cit, P 31.

<sup>3</sup> - " The major differences lie in the fact that, in the case of trafficking, offenders recruit or gain control of victims by coercive, deceptive or abusive means and obtain profits as a result of some

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

كما يتم التمييز بين الاتجار و التهريب على أساس الاستغلال، فالعلاقة بين المهرب والمهاجرين تقوم على تسهيل عبور حدود دولية بشكل غير قانوني بمقابل مادي وتنتهي العلاقة بينهما بدخول المهاجر إلى الدولة المستقبلة، بينما تتجه نية ممارسي الاتجار بالأشخاص إلى استغلال الضحية في بلد الاستقبال لجنبي مكاسب، إذ إن العلاقة بين المتجر والضحية لا تنتهي عند عبور الحدود، كما يتطلب تهريب المهاجرين دائما عبور حدود دولية أما الاتجار بالأشخاص فيمكن أن يكون دوليا أو داخليا.<sup>1</sup>

هذا التمييز له تداعيات عملية لمعاملة المهاجرين، فبسبب العنصرين الثاني والثالث في تعريف الاتجار، يرجح معاملة المهاجرين الذين يتم الاتجار بهم كضحايا لانتهاكات حقوق الإنسان، وفي هذا الصدد يمكن اعتبار حالات المهاجرين الذين يتم استغلالهم في صناعة صيد الأسماك التايلندية نموذجا جيدا للاتجار الذي يحدث في البحر. حيث يمكن إثبات أن المهاجرين يكرهون أو يخدعون في هذه العملية أو إذا ما عانوا من سوء المعاملة أو الاستغلال، وتتمثل إحدى نتائج هذا الاعتراف في أن القانون الدولي المتعلق بالاتجار بالبشر وغيره من فروع القانون الدولي، مثل قانون حقوق الإنسان، يضع التزامات واضحة على الدول لحماية هؤلاء الضحايا، و مع ذلك، إذا كان المهاجرون راغبون في المشاركة في هذه العملية أو يعرفون بصدق ما سيفعلونه لدى وصولهم، فإن الدول قد تعينهم كمهاجرين مهربين انتهكوا ببساطة قوانين ولوائح الهجرة الوطنية، و قد يشجع ذلك الدول على تنفيذ إجراءات الإنفاذ عن طريق الاعتقال والاحتجاز والترحيل، بدلا من حماية حقوقهم الإنسانية.<sup>2</sup>

غير أنه لا ينبغي التمييز بشكل صارم بين هذه الأفعال، فقد يحتاج المهاجرون المهربون إلى الحماية نفسها المقررة للضحايا المتجر بهم في العديد من الحالات، فكلتا الفئتين تتمتعان على قدم المساواة بموجب القانون الدولي بمعاملة كريمة تتماشى مع معايير حقوق الإنسان، كما أن الخطوط الفاصلة بين التهريب والاتجار غير واضحة في

---

form of exploitation of the victims after they have been moved, commonly in the form of prostitution or coerced labour of some kind. In the case of smuggling, on the other hand, migrants are recruited voluntarily and may be to some degree complicit in their own smuggling..."

-Legislative Guides for the Implementation of the United Nations Convention against Transnational Organised Crime and the Protocols thereto. Part Three, (United Nations 2004) para 30.

<sup>1</sup> - Tom Obokata, Boat Migrants as the Victims of Human Trafficking: Exploring Key Obligations through Human Rights Based Approach, Op.Cit, P. 148.

<sup>2</sup> -Ibid.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

كثير من الأحيان، فقد يتداخل كلا المفهومين في سلسلة متصلة. فعلى سبيل المثال يمكن أن يكون التهريب بداية عملية اتجار، بمعنى أن المهاجرين المعنيين قد يشتركون في رحلة غير منتظمة، ولكن يتم استغلالهم بعد ذلك دون موافقتهم بمجرد وصولهم إلى وجهات عملهم، و يتعرض الأشخاص المهربون أيضا لأفعال تعذيب أو معاملة لا إنسانية أو مهينة، بما في ذلك العنف الجنسي والجسدي والإرهاق وسوء التغذية، وحتى يفقدوا حياتهم خلال رحلتهم.<sup>1</sup>

كما أن عنصر الموافقة يثير الكثير من اللبس في تكييف تلك الأفعال، ففي بعض الحالات يكون هذا العنصر غير قادر على التمييز بين تهريب المهاجرين والاتجار بالأشخاص، والسبب في ذلك هو أن موافقة المهاجرين المهربين يمكن أن تتأثر في بعض الأحيان بالقسر المشار إليه في المادة 3 (أ) من بروتوكول الاتجار، كما في حالة موافقة الشخص على الهجرة غير الشرعية تحت ضغط الظروف الاقتصادية هروبا من الفقر و البطالة في بلده الأصلي، فهنا يمكن اعتبار هذا الضغط الاقتصادي كعنصر من عناصر الإكراه يضع الشخص في موضع الضعف التي أشارت إليه المادة 3 من بروتوكول الاتجار بالبشر،<sup>2</sup> خصوصا و أن هذا البروتوكول قد حدد على أن الإكراه لا يشمل فقط استخدام القوة ولكن أيضا إساءة استخدام السلطة أو إساءة استغلال موقف الضعف، ففي هذه الحالة يمكن أن يؤدي الفقر إلى ظهور موقف ضعف إذا لم يكن أمام المهاجر أي خيار سوى اللجوء إلى التهريب، وفي هذه الحالة يصبح الفعل من الاتجار وليس التهريب.<sup>3</sup> كما أن سبل هروب المهاجرين البحريين تجعلهم أكثر ضعفا، و وفقا لهذه الظروف ينبغي أن يكون التمييز بين الاتجار والتهريب، لا سيما من منظور حقوق

---

<sup>1</sup> - However, a strict distinction should not be drawn between these acts, as smuggled migrants may require protection in the same way as trafficked victims in many cases and both categories are equally entitled under international law to dignified treatment in line with human rights standards. Also, the lines between smuggling and trafficking are many times blurred. Both notions may overlap in a continuum. For example, smuggling can be the beginning of a trafficking process, in the sense that the migrants involved may willingly engage in the irregular journey, but then be exploited without their consent once they arrive at their destinations.

- Tom Obokata, Smuggling of Human Beings from a Human Rights Perspective: Obligations of Non-State and State Actors under International Human Rights Law, International Journal of Refugee Law, Vol 17, 2005, P 399

<sup>2</sup> -Jacqueline Bhabha, Human Smuggling, Migration and Human Rights, the International Council on Human Rights Policy, 2005,P 27.

<sup>3</sup> -Abdelnaser S. Mohamed Ali, Op.Cit, P 34.

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الإنسان من دون جدوى، لأن الشاغل الرئيسي للدول هو حماية جميع الأشخاص الخاضعين لولاياتها القضائية.

كما أنه و بالرجوع إلى التعريف الذي جاءت به المادة 3 من بروتوكول قمع تهريب المهاجرين، نجدها تنص على أن: "...تدبير الدخول لشخص ما..."، فقد يكون ذلك الشخص مهاجر غير شرعي أو لاجئ أو ضحية للاتجار بالبشر، و هذا ما ذهبت إلى تأكيده المنظمة الدولية للهجرة في تقريرها لعام 2010، بقولها أن عبور الحدود الدولية هو أحد أشكال الهجرة السرية وكذلك العمل بدون رخصة وكذلك ضحايا تجارة البشر وتهريب المهاجرين، و أكدت على أنه يمكن تعريف الهجرة غير الشرعية بحسب وجهة نظر الدولة المصدرة أو المستقبلة،<sup>1</sup> هذا الأمر يدفعنا إلى القول أنه إذا كان بروتوكول قمع تهريب المهاجرين قد وضع أساسا لمكافحة الهجرة غير الشرعية، فيمكن إعمال هذا البروتوكول بالإضافة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، و بروتوكول مكافحة الاتجار بالأشخاص، كأساس قانوني لمكافحة الاتجار بالبشر عبر البحر.

و قد أكد مجلس الأمن هذا الأمر بموجب قراره رقم 2240 (2015)، فبالرغم من تأكيده على أن كل من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار و بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو هما السكان الدوليان الرئيسيان لمكافحة تهريب المهاجرين، و أن بروتوكول منع الاتجار بالأشخاص هو الصك الدولي الرئيسي لمكافحة الاتجار بالأشخاص،<sup>2</sup> إلا أنه وحد بينهما فيما يتعلق بإجراءات مكافحة تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر عبر السواحل الليبية، و ذلك بقوله في الفقرة 7 من منطوقه على أنه: "...للدول الأعضاء المنخرطة في جهود مكافحة تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر، و هي تتصرف بصفاتها الوطنية أو عن طريق منظمات إقليمية، بأن تفتش في أعالي البحر قبالة الساحل الليبي المراكب التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في استخدامها لتهريب المهاجرين أو الاتجار بالبشر انطلاقا من ليبيا، بشرط أن تسعى هذه

<sup>1</sup> -Etat De La Migration Dans Le Monde 2010, L'avenir Des Migrations: Renforcer Les Capacités Face Aux Changements, OIM, 2010, P. 29.

<sup>2</sup> - راجع الفقرتين (3، 4) من ديباجة قرار مجلس الأمن رقم 2240(2015)، الذي أصدره بتاريخ 9 أكتوبر 2015، الوثيقة: S/RES/2240 (2015).

## الباب الأول ————— الجوانب القانونية للأعمال المهددة للأمن البحري.

الدولة و بحسن نية الحصول على موافقة الدولة التي يرفع المركب علمها قبل الشروع في ممارسة السلطة المحددة بهذه الفقرة.<sup>1</sup>

و خلاصة القول أن كل من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، و بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين، و بروتوكول قمع الاتجار بالأشخاص، يشكلون معا الإطار القانوني لمكافحة جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر، سواء في صورتها التقليدية المتمثلة في تجارة الرقيق، أو في صورها المستحدثة كمكافحة السخرة و العمل القسري في البحر. و في النهاية، كشفت دراستنا للتحديات التي تفرضها مكافحة الهجرة غير الشرعية في البحر، الصعوبة التي وجدها القانون الدولي في مكافحته من أجل خلق التوازن، بين الحفاظ على أمن الدول بقمع الهجرة غير الشرعية من جهة، و مكافحة الاتجار بالبشر و احترام حقوق الإنسان من جهة أخرى، الأمر الذي دفع ببعض التنظيمات الإقليمية إلى إتباع استراتيجيات أكثر فعالية لصد ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر.

---

<sup>1</sup> - راجع الفقرة (7) من منطوق قرار مجلس الأمن رقم 2240(2015).

## الباب الثاني

### الجهود الدولية لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر.

أدى تطور الجريمة البحرية و طبيعتها ذات البعد عبر الوطني، إلى اعتبارها من الأعمال التي أصبحت تهدد استقرار المجتمع الدولي نتيجة لتشعبها و انتشارها، حيث شهد العالم أنماطا جديدة من الإجرام البحري المنظم، كتهريب المهاجرين، والاتجار بالمخدرات و الأسلحة و البشر عبر البحر، بالإضافة إلى الأنشطة الإجرامية التقليدية كالقرصنة البحرية و تجارة الرقيق.

و كون الجريمة البحرية لا تعترف بالحدود السياسية للدول، فقد تضاعفت خطورتها بوصفها عنصرا من عناصر مهددات الأمن البحري بصفة خاصة و الأمن والسلم الدوليين بصفة عامة، لذلك أصبح لزاما على المجتمع الدولي البحث في كيفية مواجهتها سواء على المستوى العالمي أو الإقليمي، أو الوطني، وفقا لتصنيفات متعددة للتعاون الدولي في هذا الشأن.

و يقتضي التعاون الدولي لصد الجرائم البحرية في جانبه التنفيذي والإجرائي،التعرض في البداية إلى جهود مختلف المنظمات الدولية، سواء على المستوى العالمي كما هو الحال بالنسبة لمنظمة الأمم المتحدة، أو على المستوى الإقليمي كالاتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى المنظمات المتخصصة ذات الصلة، واتخاذ الإجراءات العملية لحفظ الأمن البحري ذات الطبيعة الوقائية أو الردعية، وهو الأمر الذي سنتناوله من خلال الفصل الأول لهذا الباب.

أما الفصل الثاني، فسننترق فيه للتعاون الدولي في جانبه الشرطي والقضائي، وذلك بتحديد مسؤوليات الدول من خلال التطرق لاختصاصاتها القضائية بنظر الجرائم البحرية، و التعرض لإجراءات الضبط، و نظام التسليم و المحاكمة، مع ضرورة التزام الدول باحترام قواعد حقوق الإنسان عند ممارستها لتلك المهام.

## الفصل الأول

### التعاون الدولي لمواجهة الجرائم البحرية.

تشكل الجريمة البحرية تهديدا مباشرا للأمن و الاستقرار على الصعيدين الوطني و الدولي، فهي بمثابة هجوم على أهم المصالح الاقتصادية للدول في مقدمتها حركة التجارة الدولية، التي تعتمد بشكل كبير على النقل البحري الذي يشكل نسبة 90 % من سوق الشحن العالمي، لذلك أجمع الكل على خطورتها، و اعتبروا أن قضية مكافحة الجريمة البحرية ذات شأن دولي تعجز عن النهوض به دولة بمفردها مهما بلغ شأنها وتعاضمت قدراتها.

لذلك سلمت غالبية الدول بأهمية التعاون فيما بينها للتصدي للجريمة البحرية، الذي يجد مبعثه في التزام قانوني مكتوب أو عرفي، وفي سبيل تحقيقها لذلك الغرض فهي ملزمة بتنسيق أعمالها في إطار هيئات دولية، تعمل على المستوى العالمي تكون أعمالها سارية على جميع الدول، كما هو الحال بالنسبة للقرارات والتوصيات، والتقارير التي تصدرها الأمم المتحدة ذات الصلة بالأمن البحري، أو في شكل تنظيمات إقليمية بين الدول مثل توجيحات الاتحاد الأوروبي، و آليات حفظ الأمن البحري في تلك الأقاليم، بالإضافة إلى قرارات المنظمات المتخصصة، كالمنظمة البحرية الدولية.

وبالموازاة مع ما سبق، تقتضي كذلك الجهود الدولية لقمع الجرائم البحرية، اتخاذ إجراءات أكثر عملية يراعى فيها جانبيين وقائي و ردعي، تقوم بها جهات حكومية ممثلة في الدول وأطراف غير حكومية كشركات الشحن وملاك السفن. فبالنسبة للجانب الوقائي، فقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية العديد من التدابير والتوجيهات ذات الطبيعة السلمية لمكافحة مختلف الأعمال غير المشروعة، وفي المقابل من ذلك تم اتخاذ تدابير ردعية تتضمن استخدام القوة لحماية السفن، سواء بطريقة ذاتية أو من خلال آلية الردع الجماعي للأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر.

## المبحث الأول

### دور المنظمات الدولية في قمع الجرائم البحرية.

لقد اهتمت غالبية المنظمات الدولية على اختلافها بمسألة حفظ الأمن البحري، وهو الأمر الذي لن يتأتى إلا بمكافحة الأفعال غير المشروعة التي ترتكب في البحر، لذلك عملت تلك الهيئات على إصدار العديد من القرارات و التوجيهات ذات الصلة، من بينها: منظمة الأمم المتحدة، عن طريق أجهزتها الرئيسية، والمنظمات الدولية المتخصصة و الإقليمية.

### المطلب الأول: دور الأمم المتحدة في قمع الجريمة البحرية.

تعتبر الأمم المتحدة أول هيئة دولية اهتمت بظاهرة الجريمة البحرية، و ظهر هذا الأمر بشكل خاص من خلال المؤتمرات الدولية التي نظمتها لإقرار العديد من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، و تعززت أهمية المنظمة في هذا المجال، من خلال الدور القمعي الذي تقوم به أجهزتها الرئيسية - المكلفة بحفظ السلم و الأمن الدوليين، ومكافحة الجريمة- و أخص بالذكر، مجلس الأمن، والجمعية العامة، ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة.

### الفرع الأول: مجلس الأمن.

لقد أفرد ميثاق الأمم المتحدة الفصلين السادس و السابع لمجلس الأمن لكي يضطلع بمهمته الأساسية في حفظ السلم والأمن الدوليين و وضعت تحت تصرفه إمكانيات متعددة للاستيفاء بالغرض، سواء ما تعلق منه بسلطته الواسعة في مجال التكييف واتخاذ التدابير اللازمة لذلك، أو ما يتعلق منها باتخاذ الإجراءات المؤقتة الردعية والعسكرية. و لهذا الغرض أيضا جعل الميثاق من قرارات مجلس الأمن سارية المفعول في مواجهة جميع الدول.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - خلفان كريم، مجلس الأمن و تحديات السلم و الأمن العالميين: دراسة على ضوء مقترحات إصلاح منظمة الأمم المتحدة، مجلة المفكر، العدد 10، 2018، ص 41.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و استنادا للصلاحيات الواسعة و الحصرية لمجلس الأمن في مجال حفظ الأمن والسلم الدوليين، فقد عكف هذا الأخير على التصدي لتلك الجرائم البحرية على أساس أنها أفعال تهدد الأمن و السلم الدوليين، و سنتطرق في هذا التفصيل لأهم القرارات التي اتخذها مجلس الأمن في مجال مكافحة الجرائم البحرية.

### **أولاً: قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالسواحل الصومالية.**

لقد شهدت الممرات البحرية قبالة السواحل الصومالية عام 2008،<sup>1</sup> تزايد غير مسبوق لأعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، و هذا نتيجة لعدم الاستقرار السياسي و الأمني الذي ميز دولة الصومال منذ انهيار حكم سياد بري عام 1991، هذا الوضع كان السبب الرئيسي في ضعف وعدم قدرة الدولة الصومالية، على السيطرة على سواحلها الممتدة على خليج عدن والمحيط الهندي، الأمر الذي أدى إلى استفحال هذه الظاهرة وتوطنها، حتى أصبحت هذه المنطقة من أكثر مناطق العالم تهديداً لسلامة الملاحة الدولية.<sup>2</sup>

يضاف إلى ذلك الأزمات الاقتصادية التي جعلت من الصومال نموذجاً للدولة الفاشلة، فهي واحدة من أفقر دول العالم، كونها تعتمد بشكل كبير على الأنشطة الزراعية و تربية المواشي، و الذي زاد من إضعافها الإجهاد البيئي نتيجة لمشكلة الجفاف المستمرة لأكثر من مليوني صومالي،<sup>3</sup> و كنتيجة لعدم قدرة الحكومات الصومالية المتعاقبة على

---

1 - فقد أعلن المكتب البحري الدولي IMB، في 16 جانفي 2009 عن ارتفاع حوادث القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في البحر عام 2008، على مستوى العالم بنسبة بلغت 11%. كما سجل المكتب خلال هذا العام وقوع 111 حادثاً قبالة السواحل الصومالية، وهذا الرقم يمثل زيادة سنوية بنسبة 200% تقريباً. كما أضاف التقرير أن نسبة حوادث القرصنة التي وقعت عام 2008، تضاعفت ثلاث مرات عن نسبتها في عام 2007.

- أنظر الفقرة (4) من تقرير الأمين العام عملاً بقرار مجلس الأمن (2008)1846، في الوثيقة: S/2009/146.

2 - هذا القول أكده ممثل الصومال أثناء جلسة مجلس الأمن رقم 6046 في 16 ديسمبر 2008، حيث جاء على لسانه أن: "القرصنة والإرهاب هما مجرد جزء من أعراض حالة العجز الأشمل التي أصابت الكيان السياسي الصومالي، منذ انهيار الحكومة المركزية عام 1991."، أنظر الوثيقة: S/PV.6046, P.28.

3 - Economically, Somalia also fits the model of a failed state. Somalia is one of the world's poorest countries, largely resulting from civil war and the decades-long absence of a functioning national government. No agency exists to collect data on Somalia's economic performance. Essentially no industry or infrastructure of any kind exists, and as a result, Somalia relies heavily on funds from abroad to supplement local agricultural activities. Almost forty percent of Somalia's GDP and sixty-five percent of its export earnings come from livestock. Somalia has one of the lowest GDPs

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

حماية سواحلها ومياها الإقليمية ومنطقتها الاقتصادية الخالصة، أصبحت هذه المناطق البحرية محلا لتجاوزات السفن الأجنبية إما لإلقاء النفايات بشكل غير مشروع، أو للقيام بأنشطة الصيد غير المشروعة، الأمر الذي دفع بالعديد من الصوماليين إلى محاربة هذه السفن دفاعا عن ثروات بلادهم وبيئتها البحرية،<sup>1</sup> ثم ما لبس أن انخرفت أعمال الدفاع عن مسارها لتشمل السطو على السفن التجارية، وامتدت لتشمل السفن التي تحمل المساعدات الإنسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي للشعب الصومالي نفسه.<sup>2</sup>

أما على الصعيد الاجتماعي و الإنساني، فغالبية الصوماليين يعتمدون على الوكالات الدولية الخارجية التابعة لبرنامج الغذاء العالمي، لإمدادهم بالغذاء والمأوى و المعدات الطبية، و في سبتمبر 2008، بلغ عدد الصوماليين الذين تلقوا المساعدات الإنسانية ما يقارب 3 ملايين شخص، هذا الوضع شجع على زيادة أعمال العنف، السرقة، و القرصنة، الأمر الذي جعل إيصال هذه المساعدات الإنسانية محفوفة بالمخاطر، هذا من جهة ومن جهة أخرى فقد لجأت بعض الميليشيات إلى سرقة الإمدادات الإنسانية، و استخدامها كوسيلة للضغط و تقوية مواقفهم،<sup>3</sup> و ثمة عوامل أخرى تضاف على ما سبق ذكره، و التي ساعدت على انتشار القرصنة البحرية قبالة الساحل الصومالي.<sup>4</sup>

و نظرا لعدم قدرة الحكومة الاتحادية على قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، وعدم فعالية الإجراءات التي تضمنتها اتفاقية UNCLOS، بخصوص مكافحة هذه الأنشطة، تقدمت المنظمة البحرية الدولية IMO في

---

in the world. The activities of various warring factions severely undermine the effort to normalize the economy and provide assistance to Somali.

- Mario Silva, Somalia, State Failure, piracy and the challenges to international law, Virginia Journal Of International Law, Vol. 50, Issue 3 (Spring 2010), P.559.

<sup>1</sup> -Maud Hubert, La piraterie maritime dans le golfe d'Aden État des lieux, Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité , 20 septembre 2010, PP.4 -5.

<sup>2</sup> -Douglas Guilfoyle, Piracy off Somalia, UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy efforts, Op. Cit., P.,92.

<sup>3</sup> - ... Somalis must rely on foreign international agencies for food, shelter, and medical supplies. In September 2008, forty-one percent of all Somalis (over three million people) received humanitarian aid. This represented an increase of seventy-seven percent from the previous January. Meanwhile, violence, theft, and piracy in Somalia have made the delivery of such assistance a perilous task. Moreover, the humanitarian supplies that Somalis depend upon are often stolen by various groups who use them for leverage or to increase their positions of power

- Mario Silva, Op. Cit., P. 561.

<sup>4</sup> - لمزيد من التفاصيل حول عوامل تزايد أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، يراجع:

- عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص ص 61-67.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

نوفمبر 2008، بتوجيه توصية إلى الحكومة الصومالية تحثها فيها على القيام بإبلاغ 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 اضطلاعها 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.<sup>1</sup>

و استنادا لموافقة الحكومة الاتحادية الانتقالية على توصية المنظمة البحرية الدولية،<sup>2</sup> تدخل مجلس الأمن و تبنى بالإجماع مشروع القرار المقدم من عدد من الدول ليكون القرار 1816 في 2 جوان 2008،<sup>3</sup> هو الأول من عدة قرارات لاحقة، عنيت بمسألة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية،<sup>4</sup> والتي أعطت بموجبها شرعية التدخل العسكري البحري الدولي قبالة السواحل الصومالية، هذا بالإضافة إلى إنشائه لآلية جديدة

---

1 - لقد تضمن القرار A. 1002(25) الذي اعتمده المنظمة البحرية الدولية في 29 نوفمبر 2007، في فقرته السادسة بعض المطالب الموجهة للحكومة الاتحادية الانتقالية، والتي كان من بينها:

3- "advise the Security Council that, in response to the pressing request of the Council of the International Maritime Organization, it consents to warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service, which are operating in the Indian Ocean, entering its territorial sea when engaging in operations against pirates or suspected pirates and armed robbers endangering the safety of life at sea, in particular the safety of crews on board ships carrying, under the World Food Programme, humanitarian aid to Somalia or leaving Somali ports after having discharged their cargo, specifying any conditions attached to the consent given; and...."

- Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of somalia, IMO, Res A.1002 (25), Adopted on 29 November 2007, Doc. A 25/Res.1002, P.7.

2 - بناء على طلب المنظمة البحرية الدولية، قام المندوب الدائم للصومال في الأمم المتحدة، بإرسال رسالة إلى رئيس مجلس الأمن في 27 فيفري 2008، يبلغه فيها بموافقة الحكومة الاتحادية الانتقالية على دخول السفن الحربية الأجنبية المياه الإقليمية للصومال لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن التي ترتكب قبالة السواحل الصومالية. أنظر:

- Douglas Guilfoyle, Counter-Piracy law enforcement and human rights, International and Comparative Law Quarterly, Vol.59,2010 ,P.146.

3 - أنظر: قرار مجلس الأمن 1816(2008)، الذي أصدره بتاريخ 2 جوان 2008، الوثيقة: S/RES/1816 (2008)

4 - و هي القرارات التي اتخذها مجلس الأمن لقمع أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية حتى يومنا هذا و هي القرارات التالية: 1838(2008)، 1846(2008)، 1851(2008)، 1897(2009)، 1950(2010)، 2020(2011)، 2077(2012)، 2125(2013)، 2184(2014)، 2246(2015)، 2316(2016)، 2383(2017).

لمزيد من التفاصيل حول محتوى القرارات يرجى الإطلاع على وثائق الأمم المتحدة على الرابط الإلكتروني التالي:

<http://www.un.org/ar/sc/documents/resolutions/>

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بموجب قراره 1851(2008)، وهي فريق الاتصال المعني بمكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية.<sup>1</sup>

### **1- التفويض باتخاذ الإجراءات الضرورية لمكافحة أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية**

لقد قرر مجلس الأمن بموجب الفقرة الثانية عشر من ديباجة القرار 1816، أن حوادث القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المياه الإقليمية للصومال وفي أعالي البحار قبالة سواحلها، تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال، وأن هذا الوضع يشكل خطراً على السلم والأمن الدوليين في المنطقة.<sup>2</sup>

و بناءً على ماله من سلطات طبقاً للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، قرر المجلس بموجب الفقرة السابعة من منطوق هذا القرار، منح تفويض للدول والمنظمات الإقليمية باتخاذ الإجراءات الضرورية لمكافحة أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية، وذلك بقوله: " أنه يجوز ولمدة ستة أشهر اعتباراً من تاريخ هذا القرار، أن تقوم الدول التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية على مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال، والتي تقدم الحكومة الاتحادية إشعاراً مسبقاً بشأنها إلى الأمين العام، بما يلي:

(أ) دخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار.

(ب) استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال، وبشكل متسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار، لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح".<sup>3</sup>

1 - حاشي عسيلي فيدو، المرجع السابق، ص 141.

2 - أنظر الفقرة (12) من ديباجة القرار 1816(2008)، في الوثيقة: S/RES/1816 (2008)

3 - أنظر الفقرة (7) من منطوق القرار 1816(2008)، في الوثيقة السابقة.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و لما كان التفويض الممنوح من مجلس الأمن للدول بالدخول للمياه الإقليمية الصومالية لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح، يعد استثناء على القاعدة العامة في مكافحة القرصنة البحرية والتي جاءت بها قواعد القانون الدولي المتصلة، لذلك اتجه المجلس إلى تحديد نطاق هذا التفويض حتى لا يخرج عن طابعه الاستثنائي، فحدد نطاقه المكاني بموجب الفقرة (7) من القرار 1816، حيث حصرت مجال التفويض على سلطة استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع هذه الأعمال داخل المياه الإقليمية الصومالية، ثم وسع بعد ذلك مجلس الأمن من النطاق المكاني للتفويض ليشمل الإقليم البري بموجب الفقرة 6 من القرار 1851، و قد جاء قرار التمديد كأداة إضافية هامة لمكافحة المتورطين في تخطيط وتيسير وتنفيذ عمليات القرصنة انطلاقاً من أراضي الصومال، ويسمح للدول والمنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الصومالية في ملاحقة القراصنة إلى مواقع عملياتهم على البر.<sup>1</sup>

أما من حيث النطاق الزمني، فلم يشأ مجلس الأمن أن يجعل الإذن الممنوح، للدول والمنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة الصومالية، بدخول المياه الإقليمية الصومالية لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، إذنا مفتوحاً من الناحية الزمنية. حيث قرر مجلس الأمن بموجب الفقرة السابعة من القرار 1816، أن تكون مدة هذا الإذن ستة أشهر من تاريخ صدوره في 2 جوان 2008، و نظراً لما لاحظته المجلس من وضع متأزم في الصومال، ومحدودية قدرة الحكومة الاتحادية الانتقالية على منع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، أو مقاضاة القائمين عليها، وعدم القدرة على تأمين المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، فقد دأب المجلس منذ إصداره للقرار السابق الذكر على تجديد الإذن بصفة دورية إلى غاية الآن.<sup>2</sup>

و نظراً لما لاحظته مجلس الأمن من خطورة تطبيق الإذن، وذلك من حيث أن بعض الدول قد تلجأ إلى هذا الإذن وتحاول تعميمه على بقية الدول و تنتهك سيادتها على مياهها الإقليمية، تحت ذريعة مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن، لذلك اتجه المجلس إلى ضبط التفويض ببعض القيود التي تنظم تطبيقه، على النحو الذي جعله

1 - هذا التوجه لمجلس الامن أكده السيد " ميليباند " وزير الخارجية البريطاني و السيدة " كوندليزا رايس " وزيرة الخارجية الأمريكية آنذاك، أثناء جلسة مجلس الأمن رقم 6046، في الوثيقة: S/PV.6046, PP.4.9.  
2 - راجع قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالسواحل الصومالية، السابق الإشارة إليها في الأطروحة.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

يتقاضي ما يمكن أن يوجه إليه من سهام النقد، بسبب تقمصه لدور المشرع في المجتمع الدولي،<sup>1</sup> و من أهم هذه القيود:

- إقتصار نطاق التفويض على الوضع القائم في الصومال دون سواه، بمعنى أن الإذن أو التفويض المعطى، يشكل وضعا خاصا بالصومال دون سواه من الدول التي تعاني من ظاهرة القرصنة البحرية بشكل عام، أو غيره من الدول المجاورة له مثل اليمن وكينيا.<sup>2</sup>

- لا يمنح التفويض إلا بناء على موافقة الحكومة الاتحادية الانتقالية، بمعنى ضرورة الحصول على إخطار من الحكومة الاتحادية الانتقالية، يفيد موافقتها على القيام بإجراءات التدخل لقمع أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية.

- يجب ألا يؤثر هذا الإذن على حق المرور البريء في المياه الإقليمية الصومالية، و هو القيد الذي يستلزم قيام الدول المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الانتقالية، باتخاذ الخطوات والتدابير المناسبة، لكي تضمن من الناحية العملية ألا يترتب على الإجراءات التي تقوم بها وفقا للإذن المعطى لها، حرمان السفن التابعة لأي دولة ثالثة من ممارسة حق المرور البريء في المياه الإقليمية الصومالية، أو الإخلال بهذا الحق.<sup>3</sup>

### 2- فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال (CGPCS).

أنشأت هذه الآلية بموجب قرار مجلس الأمن 1851(2008)، في فقرته 4 حيث نص على ضرورة إنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات الإقليمية والدولية وتعنى بجميع جوانب مكافحة القرصنة وأعمال السطو المسلح في البحر

<sup>1</sup> - ... the Security Council has framed the relevant resolutions very cautiously. It has introduced a number of limitations which make the provisions adopted less revolutionary than they might appear, and seem aimed, in particular, at fending off possible criticism of the Council acting as a ' legislator '.

-Tullio Treves, Piracy, law of the sea and use of force, Developments off the Coast of Somalia, European Journal of International Law, 2009., Vol.20, No.2, P.404.

<sup>2</sup> -Ibid, P.405.

<sup>3</sup> - لمزيد من التفاصيل حول طبيعة التفويض و نطاقه و قيوده، يراجع:

- العطاوي مصطفى، التطورات المعاصرة لجريمة القرصنة البحرية( على ضوء قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالسواحل الصومالية)، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، 2015، ص ص 87-107.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

قبالة سواحل الصومال، و انشأ مجلس الأمن هذه الآلية بما له من صلاحيات حولها له ميثاق الأمم المتحدة في هذا الشأن.<sup>1</sup>

و قد عقد فريق الاتصال المعني بالقرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية أول اجتماعاته، تحت إشراف الأمم المتحدة في نيويورك جانفي 2009، وحدد لنفسه ستة مهام و هي: (1) تحسين الدعم التشغيلي والمعلومات التي تتعلق بعمليات القرصنة البحرية، (2) إنشاء آلية للتنسيق لمكافحتها، (3) تعزيز الأطر القانونية لاعتقال وملاحقة القرصنة، (4) تعزيز الوعي الذاتي لدى صناعة النقل البحري وغير ذلك من القدرات، (5) مواصلة تحسين الجهود الدبلوماسية والمعلومات العامة، (6) تعقب التدفقات المالية ذات الصلة مع القرصنة البحرية.

والهدف من الجهود التي يبذلها (CGPCS) هو تنسيق العمليات و تبادل المعلومات و زيادة فعالية أنشطة إنفاذ القانون بين جميع الجهات الإقليمية و الدولية المعنية بمكافحة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي، ودعمًا لهذه الأهداف أنشئت أربع مجموعات عمل تقوم بإعداد توصيات في الاجتماعات الدورية التي يعقدها فريق الاتصال، بمقر الأمم المتحدة ثلاث مرات في السنة، وقد عقدت (CGPCS) أول اجتماعا لها في ديسمبر 2009 في مقر الأمم المتحدة بنيويورك شاركت فيه 45 دولة، بالإضافة إلى سبعة منظمات إقليمية وعضوين ملاحظين، وتم خلال هذا الاجتماع إنشاء صندوق استئماني تديره الأمم المتحدة لمساعدة دول المنطقة على تحمل التكاليف لمحاكمة القرصنة<sup>2</sup>.

و في الأخير نخلص، إلى أن الإذن المعطى من مجلس الأمن للدول المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال، بدخول المياه الإقليمية للصومال وإقليمه البري، لمكافحة أعمال القرصنة و السطو المسلح ضد السفن، يقتصر فقط على الوضع في الصومال دون سواه من حالات أخرى، وأنه لا يعد منشئًا لقواعد عرفية جديدة في هذا الإطار.

<sup>1</sup> - تنص المادة 29 من ميثاق الأمم المتحدة " لمجلس الأمن أن ينشئ من الفروع الثانوية ما يرى ضرورة لأداء وظائفه".

<sup>2</sup> -بوجوطة فؤاد، المرجع السابق، ص 75.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و أن التدابير التي اتخذها مجلس الأمن لقمع أعمال القرصنة و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية، قد ثبت فعاليتها من الناحية العملية، فقد أكدت أحدث الإحصائيات التي قدمها المكتب البحري الدولي لعام 2018، أن هناك انخفاض كبير في أعمال القرصنة في العالم بشكل عام، فبعد أن بلغت حوادث القرصنة 410 حادث عام 2009 تراجعت إلى حدود 179 حادث عام 2017، و 107 حادث خلال السداسي الأول من عام 2018، كما تراجعت أعمال القرصنة و السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية بشكل ملحوظ، فبعد أن بلغت حوادث القرصنة في خليج عدن عام 2009 حدود 117 حادث تراجعت هذه الأعمال بشكل كبير إلى حدود حادثة واحدة عام 2018، و نفس الأمر ينطبق فيما يخص السواحل الصومالية، فبعد أن بلغت حوادث القرصنة في هذه المنطقة 80 حادثا عام 2009 تراجعت إلى حدود حادثة واحدة عام 2018.<sup>1</sup>

غير أنه و بالرجوع إلى تقرير المكتب البحري الدولي لعام 2018، نلاحظ أن أعمال القرصنة و السطو المسلح ضد السفن، قد ازدادت انتشارا في مناطق بحرية أخرى، حيث تم تسجيل 31 حادثة قبالة سواحل نيجيريا، و 25 حادثة في سواحل اندونيسيا،<sup>2</sup> هذا الأمر يدفعنا إلى طرح التساؤل حول إمكانية مجلس الأمن في اتخاذ التدابير التي أقرها قبالة السواحل الصومالية، ليمدد العمل بها في تلك المناطق - على اعتبار دائما أن القرصنة البحرية هي جريمة دولية- مع العلم أن منطقة جنوب شرق آسيا و خليج غينيا تختلفا تماما عن منطقة القرن الإفريقي سواء من الناحية السياسية أو الاقتصادية أو الجغرافية.

### **ثانيا: قرار مجلس الأمن رقم 1373.**

لقد قدم القرار 1373(2001) الذي تم تبنيه بعد 11 سبتمبر،<sup>3</sup> نوعية جديدة من قرارات مجلس الأمن التي اتخذها طبقا للفصل السابع من الميثاق، حيث أعتبر أن أي

<sup>1</sup> - Piracy and Armed Robbery Against Ships, IMB,2018 Annual Report, P. 6.

<sup>2</sup> - Ibid, P.7.

<sup>3</sup> - أصدر هذا القرار كرد فعل مباشر على الهجمات الإرهابية التي استهدفت نيويورك و واشنطن العاصمة و بنسلفانيا، و هو القرار الذي أصدره مجلس الأمن بتاريخ 28 سبتمبر 2001، في جلسته رقم 4385. انظر الوثيقة: S/RES/1373(2001)



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

عمل إرهابي دولي يشكل تهديدا للسلام و الأمن الدوليين،<sup>1</sup> و قد فرض مجلس الأمن بموجب هذا القرار عددا من الواجبات العامة و الملزمة لجميع أعضاء الأمم المتحدة، بما في ذلك منع و قمع الإرهاب، و قمع تمويل الإرهاب، و تعزيز التعاون الدولي، و حرمان الإرهابيين و مساعدتهم من الملاذ الآمن، حيث وصف هذا القرار كأول خطوة رئيسية في اتجاه تشريع مجلس الأمن لبقية أعضاء الأمم المتحدة.<sup>2</sup>

كما ألزم هذا القرار الدول بمنع تحركات الإرهابيين، وهو ما يعني ضمنا أن الدول ملزمة بأن لا تسمح بتنقل الإرهابيين و شحن إمداداتهم، لذلك قيل إن هذا القرار نفسه يمكن استخدامه كأساس قانوني لحظر السفن الأجنبية إذا اشتبه في ضلوعها في أنشطة إرهابية، إما بموافقة دولة العلم أو بالنيابة عنها دون إذن مسبق، حيث تلتزم دولة العلم بالتدخل عندما تكون سفنها خاضعة لسيطرة الإرهابيين، فإن لم تكن قادرة أو راغبة في فعل ذلك بنفسها، تتدخل الدول الأخرى لفعل ذلك نيابة عنها، و لا يمكن لدولة العلم في هذه الحالة أن تتكر موافقتها على الاعتراض لأنها ملزمة بموجب القرار 1373.<sup>3</sup>

و قد جاء مجلس الأمن في قراره رقم 1526 الذي أصدره عام 2004، بقواعد ألزمت الدول بمنع دخول الإرهابيين إلى أقاليمها أو مرورهم العابر عبرها، كما نص صراحة على ضرورة منع الدول لتوريد و بيع و نقل السلاح للإرهابيين باستخدام السفن و الطائرات التي ترفع أعلامها.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - أنظر الفقرة (3) من ديباجة القرار 1373، الوثيقة السابقة.

<sup>2</sup> - As has recently been noted, the Security Council has entered its legislative phase. This phase began on September 28, 2001, with the adoption of Resolution 1373. Resolution 1540 of April 28, 2004, is the most recent example, but undoubtedly not the last. In a briefing on the Council's schedule for April 2004, its president, referring to the planned adoption of Resolution 1540, described the ongoing consultation process for that resolution as "the first major step towards having the Security Council legislate for the rest of the United Nations' membership." He explained that "[Resolution] 1373 had been the first step" and that the "Council would be needed more and more to do that kind of legislative work."<sup>3</sup> In the legal literature the Council is referred to as "legislator" or "world legislator."...

- Stefan Talmon, The Security Council as World Legislature, American Journal of International Law, Vol.99, 2005, P. 175.

<sup>3</sup>-Katharina Theresa. Kändler, The Violence at Sea. The Legal Framework to Combat Maritime Terrorism, Master thesis, Faculty of Law, University of Norway, September 2016, P.13

<sup>4</sup> - أنظر الفقرة (1) من قرار مجلس الأمن رقم 1526 الذي أصدره بتاريخ: 30 جانفي 2004، في الوثيقة:

S/RES/1526(2004)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

كما أعاد مجلس الأمن التأكيد على الالتزامات السابقة بمناسبة إصداره للقرارات 2199 و 2249 و 2253 و 2255 عام 2015،<sup>1</sup> و هي القرارات المتعلقة بالإرهاب التي تتناول مجموعات محددة، مثل القاعدة و الدولة الإسلامية في العراق والشام وجبهة النصرة، حيث دعت إلى ضرورة التعاون الوطني و الدولي و الإقليمي لقمع التهديد الإرهابية التي تشكلها تلك المجموعات، و هي القرارات التي تشكل طريقة فعالة للتصدي للتهديدات التي يتعرض لها الأمن البحري والتي لا تنظمها المعاهدات بشكل شامل، وبالتالي المساعدة على تحسين الأمن البحري من خلال اتخاذ تدابير إستباقية.<sup>2</sup>

**ثالثاً: قرارات مجلس الأمن لمنع تهريب السلاح عبر البحر.**

نظراً لقصور الاتفاقيات الدولية في معالجة ظاهرة تهريب السلاح عبر البحر، تدخل مجلس الأمن وأصدر العديد من القرارات أنشأت نظاماً قانوني قابلاً للتطبيق في مجال الإعتراض البحري، وكانت بمثابة الأساس القانوني لتفتيش السفن في المياه الدولية، غير أن تلك القرارات قد حصرت مجال تطبيقها على دول معينة، ومساحات بحرية محددة، و هذا ما سنتطرق إليه في التفصيل التالي:

### **1- قرارات مجلس الأمن المتعلقة بحظر الأسلحة على كوريا الشمالية.**

تماشياً والإجراءات التي اتخذها مجلس الأمن فيما يتعلق بحظر أسلحة الدمار الشامل التي تضمنها القرار 1540(2004)، الذي اعتمده بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، حيث اعتبر أن انتشار الأسلحة النووية والكيميائية والبيولوجية ووسائل إيصالها يشكل تهديداً للسلام والأمن الدوليين،<sup>3</sup> فقد تم إصدار قرارات أخرى لمكافحة انتشار أسلحة الدمار الشامل، من بينها القرار 1718(2006)، المتعلق بالتجارب النووية و البالسيتية التي أجرتها كوريا الشمالية.<sup>4</sup> و قد تضمن هذا القرار بعض الجزاءات

<sup>1</sup> - لمزيد من التفاصيل حول محتوى القرارات يرجى الإطلاع على وثائق الأمم المتحدة على الرابط الإلكتروني التالي:  
<http://www.un.org/ar/sc/documents/resolutions/>

<sup>2</sup> - Katharina Theresa. Kändler, Op.Cit, P.13.

<sup>3</sup> - راجع الفقرة 1 من ديباجة قرار مجلس الأمن رقم 1540، الذي أصدره بتاريخ 28 أبريل 2004، في الوثيقة:  
S/RES/1540(2004)

<sup>4</sup> - راجع الفقرة 3 من ديباجة قرار مجلس الأمن رقم 1718، الذي أصدره بتاريخ 14 أكتوبر 2006، في الوثيقة:  
S/RES/1718(2006)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

من بينها حظر بيع ونقل أنواع معينة من الأسلحة إلى كوريا الشمالية، ولضمان الامتثال لهذا الجزاء أنشئت لجنة رصد بموجب هذا القرار،<sup>1</sup> تعمل برفقة مجموعة من الخبراء أنشأها القرار 1874 (2009).<sup>2</sup>

على الرغم من أن قرارات مجلس الأمن لم تأتي باستثناءات جديد على مبدأ الاختصاص الحصري لدولة العلم على سفنها في أعالي البحار، إلا أن القرار 1874 (2009) قد جاء بآلية تعاون جديدة للتطبيق الصحيح لجزاء حظر الأسلحة على كوريا الشمالية، فقد ذهب إلى القول أن على جميع الدول التعاون مع عمليات التفتيش عملاً بالفقرتين 11 و 12، و في حالة عدم موافقة دولة العلم على التفتيش في أعالي البحار، فعليها أن تعطي تعليماتها إلى السفينة كي تتجه إلى ميناء مناسب وقريب لكي تقوم السلطات المحلية بالتفتيش المطلوب عملاً بالفقرة 11.<sup>3</sup>

هذه الآلية لفتة الانتباه بشكل خاص كونها من الناحية النظرية قد مزجت بين إختصاصات الدول للسيطرة على السفن في منطقة أعالي البحار، و ذلك بدمجها للاختصاص الحصري لدولة العلم مع متطلبات السيطرة على القوارب التي يُشتبه في قيامها بنقل أسلحة الدمار الشامل، و الذي يجيز استثناءا لدولة الميناء بإجراء التفتيش، بدلا من إدخال استثناء على مبدأ الاختصاص الحصري لدولة العلم.<sup>4</sup>

و تجدر الإشارة إلى أن هذه الآلية قد تم تكرارها مرارا وتكرارا من خلال العديد من قرارات المجلس،<sup>5</sup> غير أن القرار 2321 (2016) قد وسع من نطاق هذه الآلية و ذلك بمنحه للجنة سلطات واسعة في مجال ضبط السفن و تفتيشها، فقد قرر أنه يجوز للجنة متى توافرت لديها معلومات للاعتقاد بأن هناك سفنا ارتبطت بتهريب الأسلحة النووية إلى

1 - راجع الفقرتين 8، 12 منطوق القرار 1718 (2006)، في الوثيقة السابقة.

2 - راجع الفقرة 26 من منطوق قرار مجلس الأمن رقم 1874، الذي أصدره بتاريخ 12 جوان 2009، في الوثيقة: S/RES/1874(2009)

3 - راجع الفقرات 11، 12، 13، من منطوق قرار مجلس الأمن رقم 1874، في الوثيقة: S/RES/1874(2009)  
4 - Yann Tephany, Les Résolutions du Conseil de sécurité sur la Corée du Nord et la liberté des mers, Programme Human Sea, Faculté de Droit et des Sciences politiques de l'Université de Nantes, 10/04/2018.

5 - و هي القرارات التالية: 2094 (2013)، 2321 (2016)، 2375 (2017).

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

كوريا الشمالية، أن تفرض تطبيق أي تدبير من التدابير التالية أو جميعها فيما يتعلق بالسفن التي تحددها عملاً بهذه الفقرة:

(أ) تسحب دولة العلم علمها عن السفينة التي تم تحديدها  
(ب) توعد دولة علم السفينة المحددة إلى السفينة بالتوجه إلى ميناء تحدده اللجنة، بالتنسيق مع دولة الميناء

(ج) تحظر جميع الدول الأعضاء على السفينة التي تم تحديدها دخول موانئها، ما عدا في حالات معينة

(د) تقع السفينة التي تحددها اللجنة تحت طائلة تجريد الأصول.<sup>1</sup>  
وباستقراءنا للنص السابق، فلا شك أن السفينة التي تسحب منها الجنسية، تفقد الحماية الحكومية، و تصبح في وضع قانوني يجيز لأي دولة أن تسيطر عليها وتمارس عليها إجراءات الزيارة و التفتيش في منطقة أعالي البحار تطبيقاً لنص المادة 110 من اتفاقية UNCLOS، و بذلك يكون المجلس قد نجح في الحفاظ على مبادئ استخدام الحيز البحري الذي يفيد جميع الدول، مع فرض نظام عقوبات محدد ضد سفن محددة ودولة معينة.

### 2- قرارات مجلس الأمن المتعلقة بحظر توريد الأسلحة الإيرانية.

لقد اعتمد مجلس الأمن في سعيه لمعالجة برنامج إيران النووي العديد من القرارات، و كانت البداية بإصداره للقرار 1737(2006)، أين تصرف بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، حيث ألزم جميع الدول ببعض التدابير الضرورية للحيلولة دون توريد بعض الأصناف من بينها الأسلحة من و إلى إيران باستخدام السفن التي ترفع أعلامها،<sup>2</sup> و قد أعاد التأكيد على هذه التدابير من خلال القرارين 1747(2007)، 1803(2008).

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 12 من منطوق القرار 2321، الذي أصدره مجلس الأمن بتاريخ 30 نوفمبر 2016، في الوثيقة: S/RES/2321(2016)

<sup>2</sup> - راجع الفقرات 3، 4، 7 من قرار مجلس الأمن رقم 1737، الذي أصدره بتاريخ 6 سبتمبر 2006، في الوثيقة: S/RES/1737(2006)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

غير أن المجلس قد وسع من نطاق تلك التدابير و ذلك بموجب القرار 1929(2010)، حيث ألزم جميع الدول بإجراء عمليات تفتيش السفن في أعالي البحار بموافقة دولة العلم، و أن تفتش الشحنات على مستوى موانئها، و هذا إذا ما توافرت معلومات تفيد بأن السفينة المحددة تنقل أسلحة من و إلى إيران.<sup>1</sup>

و قد أعاد مجلس الأمن التأكيد على حظر توريد الأسلحة إلى إيران عبر البحر بموجب القرار 2231(2015)، حيث نص على ضرورة اتخاذ جميع الدول للتدابير المناسبة لمنع توريد أو بيع أو نقل الأسلحة من إيران باستخدام السفن التي تحمل علمها.<sup>2</sup>

### **3- قرارات مجلس الأمن المتعلقة بحظر توريد الأسلحة إلى ليبيا.**

لقد عمد مجلس الأمن إلى توفير الأساس القانوني للحظر البحري للأسلحة على ليبيا، بإصداره للقرارين 1970 و 1973 عام 2011، و كان هذا بمناسبة اندلاع أحداث ما يسمى بالربيع العربي في ليبيا ضد نظام القذافي،<sup>3</sup> حيث عمل المجلس على تطبيق هذا النظام بالتدرج، فكانت البداية بالقرار رقم 1970 و الذي ذهب إلى القول أن على جميع الدول اتخاذ تدابير لمنع توريد الأسلحة إلى ليبيا باستخدام السفن التي تحمل أعلامها، و أن تبادر الدول المجاورة بما يتفق و قانون البحار، إلى التفتيش على مستوى موانئها البضائع المتجهة أو القادمة من ليبيا.<sup>4</sup>

ما يلاحظ على القرار السابق، أن المجلس عالج المسألة من قبيل العقوبات الإقتصادية تحت طائلة المادة 41 من ميثاق الأمم المتحدة، فقد فضل المجلس في البداية بعث رسالة قوية للحكومة الليبية، مفادها أن المجلس مستعد للتصعيد بالعمليات

<sup>1</sup> - راجع الفقرتين 14، 15 من قرار مجلس الأمن رقم 1929، الذي أصدره بتاريخ 9 جوان 2010، في الوثيقة: S/RES/1929(2010)

<sup>2</sup> - راجع الفقرة 6 من المرفق بء، من قرار مجلس الأمن رقم 2231، الذي أصدره بتاريخ 20 جويلية 2015، في الوثيقة: S/RES/2231(2015)

<sup>3</sup> - The core legal framework of the maritime arms embargo against Libya was provided in UNSC Res. 1970 and 1973. Towards the end of the conflict, in September 2011, when the Qaddafi-regime was essentially considered to be defeated, the UNSC adopted UNSC Res. 2009 (2011).

- Martin Fink, UN-mandated maritime arms embargo operations in Operation Unified Protector, The Military Law and Law of War Review, Vol.50, 2011, P.240.

<sup>4</sup> - راجع الفقرتين 9، 11 من قرار مجلس الأمن رقم 1970، الذي أصدره بتاريخ 26 فيفري 2011، في الوثيقة: S/RES/1970(2011)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

العسكرية،<sup>1</sup> و هو الأمر الذي حدث بالفعل في أقل من شهر من صدور القرار السابق بعد أن ذهب المجلس إلى تبني القرار رقم 1973 الذي جاء فيه، أن على جميع الدول الأعضاء، ولا سيما دول المنطقة، وهي تتصرف على الصعيد الوطني أو عن طريق منظمات أو ترتيبات إقليمية، من أجل ضمان التنفيذ الصارم لحظر توريد الأسلحة، أن تقوم داخل موانئها، وفي أعالي البحار، بتفتيش السفن المتجهة إلى ليبيا، أو القادمة منها، إذا كان لدى الدولة المعنية معلومات معقولة للاعتقاد بأن السفينة تحوي أسلحة، و يطلب لجميع الدول التي ترفع السفن أعلامها أن تتعاون مع عمليات التفتيش.<sup>2</sup>

و بهذا القرار يكون المجلس قد أذن باستخدام القوة للحظر البحري لتوريد الأسلحة على ليبيا، الذي لم يدم العمل به طويلا، نظرا لأن المجلس قد ذهب إلى توقيف العمل به بعد سقوط الحكومة الليبية و وفاة معمر القذافي في 20 أكتوبر 2011، بإصداره للقرار 2009(2011).<sup>3</sup>

غير أن مجلس الأمن عاد مرة أخرى، و نص على حظر تهريب الأسلحة في المياه الدولية، فقد تضمن القرار رقم 2292(2016) المتعلق بحظر توريد الأسلحة إلى ليبيا، أحكاما خاصة بمكافحة تهريب الأسلحة في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي،" إذ قرر، و بغية التصدي للتهديد الذي تشكله الأسلحة و الذخائر غير المؤمنة في ليبيا و انتشارها، أن يأذن، في هذه الظروف الاستثنائية و المحددة، لفترة مدتها 12 شهرا اعتبارا من تاريخ اتخاذ هذا القرار، للدول الأعضاء، و هي تتصرف بصفتها الوطنية أو عن طريق منظمات إقليمية مع إجراء المشاورات اللازمة مع حكومة الوفاق الوطني، من أجل ضمان التنفيذ الصارم لحظر توريد الأسلحة المفروض على ليبيا، والقيام، دون تأخير لا مبرر له، في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي، بتفتيش السفن المتجهة إلى ليبيا أو القادمة منها و

<sup>1</sup> - Martin Fink, Op.Cit, P.242.

<sup>2</sup> - راجع الفقرة 13 من قرار مجلس الأمن رقم 1973، الذي أصدره بتاريخ 17 مارس 2011، في الوثيقة: S/RES/1973/(2011)

<sup>3</sup> - أنظر القرار رقم 2009، الذي أصدره مجلس الأمن بتاريخ 16 سبتمبر 2011، في الوثيقة: S/RES/2009(2011)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

التي تكون لديها أسباب معقولة للاعتقاد بأنها تحمل أسلحة أو ما يتصل بها من أعتدة إلى ليبيا أو منها، بصورة مباشرة أو غير مباشرة....<sup>1</sup>

و تجدر الإشارة إلى أن المجلس عمل على تمديد الأذون التي تضمنها القرار السابق لمدة 12 شهرا أخرى بموجب القرار 2357(2017)،<sup>2</sup> ثم جدها مرة أخرى و لمدة 12 شهرا أخرى بموجب القرار 2420(2018).<sup>3</sup>

باستقراءنا للقرارات السابقة و المتعلقة بالحظر البحري للسلاح، نجد أن المجلس قد تعامل مع المسألة بأسلوبين، فتارة يتعامل مع الأمر على أن الأسلحة هي صنف من أصناف أخرى شملتها عقوبات إقتصادية بموجب قرارات سابقة، و من ثم يلجأ إلى تطبيق المادة 41 من ميثاق الأمم المتحدة، و في حالات أخرى يعتبر أن توريد الأسلحة يشكل تهديد للسلم و الأمن الدوليين مستندا في ذلك لقراره 1540، و من هنا تختلف تدابير الحظر البحري للأسلحة بحسب نظرة المجلس للحالة قيد الدراسة.

أما فيما يتعلق بالأذون التي منحها المجلس لحظر تهريب السلاح عبر البحر، فلا شك أنه استنبط هذه الآلية من تجربته في مواجهة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، غير أن الأذون المتعلقة بحظر السلاح جاءت أوسع نطاق، فقد طبقت في أماكن مختلفة من العالم، كما أنها لم تقيد من الناحية القانونية، ذلك أنها لم تشترط موافقة الدولة المعنية على التدابير التي تتخذها الدول و المنظمات الإقليمية في مواجهتها تنفيذاً لقرارات المجلس.

**رابعاً: قرارات مجلس الأمن المتعلقة بقمع تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر عبر البحر.**

على الرغم من أن النقاشات حول موضوع جريمة تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر عبر البحر، قد بدأت على مستوى مجلس الأمن في أواخر أبريل 2015، إلا أن

<sup>1</sup> - راجع الفقرة (3) من منطوق القرار رقم 2292 المؤرخ في 2016/06/14، في الوثيقة: S/RES/2292(2016)

<sup>2</sup> - راجع الفقرة 1 من منطوق القرار رقم 2357، المؤرخ في 2017/6/12، في الوثيقة: S/RES/2357(2017)

<sup>3</sup> - راجع الفقرة 1 من منطوق القرار رقم 2420، المؤرخ في 2018/6/11، في الوثيقة: S/RES/2420(2018)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

المجلس تأخر حتى شهر أكتوبر أين اعتمد القرار 2240، في 9 أكتوبر 2015،<sup>1</sup> بمبادرة من الحكومة الإيطالية، و يرجع السبب في طول هذه المدة إلى المفاوضات المكثفة بين الأطراف على مستوى المجلس، و رفض الحكومة الليبية منح موافقتها على عمل القوات البحرية الأوروبية **EUNAVFOR-MED** التي أطلقت عملية تحت تسمية **SOPHIA** بتاريخ 18 ماي 2015،<sup>2</sup> تتولى مهمة مكافحة تهريب المهاجرين و الاتجار بهم، جنوب وسط البحر المتوسط، و ذلك بالتخلص من السفن التي يستخدمها أو يشتبه في استخدامها من قبل المهربين.<sup>3</sup>

و نظرا لما شهده البحر الأبيض المتوسط قبالة الساحل الليبي، من انتشار لعمليات تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر، و ما انطوى عليه من تعريض أرواح الناس للخطر، فقد تصرف مجلس الأمن بموجب الفصل السابع من الميثاق،<sup>4</sup> و أصدر القرار رقم 2240(2015)، الذي منح بموجبه الإذن و لمدة 12 شهرا من تاريخ صدوره، للدول و المنظمات الإقليمية المهمة بمكافحة تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر، أن تفتش في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي المراكب التي يشتبه تورطها في تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر، مع مراعاة حسن النية للحصول على موافقة دولة العلم قبل ممارسة السلطة التي منحها القرار، و أن تبادر إلى حجز المراكب التي يثبت تورطها في ارتكاب تلك الجرائم، مع الامتثال التام لأحكام القانون الدولي لحقوق الإنسان، و الحرص على سلامة الأشخاص الموجودين على متن المراكب و اعتبار ذلك أولوية قصوى، و أن تتفادى الإضرار بالبيئة البحرية و بسلامة الملاحة.<sup>5</sup>

و قد جدد مجلس الأمن الإذن لمدة 12 شهرا أخرى بموجب القرار 2312(2016)، حرص من خلاله على التأكيد على المبادئ التي سبق الإشارة إليها في القرار السابق، مع

<sup>1</sup> - أنظر قرار مجلس الأمن 2240، الذي أصدره بتاريخ 9 أكتوبر 2015، في الوثيقة: S/RES/2240(2015)

<sup>2</sup> - Gwenaële Proutière-Maulion, UN Security Council Resolution 2240: Authorizing Member States to Intercept Vessels off Libyan Coast Suspected of Migrant Smuggling, Programme Human sea, 19/11/2015, Available at: <https://humansea.hypotheses.org/398>

<sup>3</sup> - Voir Article 1, DÉCISION (PESC) 2015/778 DU CONSEIL du 18 mai 2015, relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED), Journal officiel de l'Union européenne, L 122, 19.05.2015, P. 32.

<sup>4</sup> - راجع الفقرة الأخيرة من ديباجة القرار 2240(2015)، في الوثيقة: S/RES/2240(2015)

<sup>5</sup> - راجع الفقرات 7، 8، 10 من القرار 2240(2015)، في الوثيقة: S/RES/2240(2015)



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

تذكيره على أن الغرض من هذه القرارات هو تفكيك التنظيمات الإجرامية الضالعة في تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر و منع وقوع خسائر في الأرواح، و ليس تقويض حقوق الإنسان للأفراد أو منعهم من التماس الحماية بموجب القانون الدولي لحقوق الإنسان و القانون الدولي للاجئين.<sup>1</sup>

فبهذا الحكم السابق الذكر، أجاب مجلس الأمن حول مسألة التكيف لهذه المسألة، وذلك لاعتباره أن الهجرة غير الشرعية في حد ذاتها لا تشكل أي تهديد للأمن و السلم الدوليين، و إنما الأعمال التي ترتكبها عصابات التهريب و الاتجار بالبشر، وما ينجر عنه من مآسي و خسائر في الأرواح البشرية، هو ما يعتبر تهديدا للأمن و السلم الدوليين، الأمر الذي دفع بالمجلس إلى تجديد الأذون بموجب القرار 2380(2017)، والقرار 2437(2018).

يستخلص مما سبق أن مجلس الأمن تعامل مع الجرائم البحرية على إختلاف، فبعض الأفعال صنفها على أنها تهديد مباشر للأمن و السلم الدوليين، كما هو الحال بالنسبة للإرهاب البحري، و النقل البحري لأسلحة الدمار الشامل، في حين كيف الأفعال الأخرى على أنها تهديد غير مباشر، كالقرصنة البحرية فقد اعتبرها المجلس أنها تساهم في تأزم الوضع الإنساني في الصومال، و هو الوضع الذي يهدد الأمن والسلم الدوليين، و كذلك الأمر بالنسبة لظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر.

و يلاحظ كذلك، أن قرارات مجلس الأمن قد أثبتت فعاليتها من الناحية العملية في مكافحة الجرائم البحرية، فيكفي مقارنة حوادث القرصنة قبالة السواحل الصومالية سنة 2008، مع أحدث التقارير التي تقدمها المنظمات الدولية في هذا الشأن للوقوف على هذه الحقيقة، كما أنه ومن ناحية أخرى فقد جاءت قرارات مجلس الأمن لسد الثغرات القانونية التي تركتها الصكوك الدولية ذات الصلة، و بذلك أصبحت تلك القرارات جزءا من النظام القانوني المعني بمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، القابل للتطبيق في المناطق و الأوضاع التي حددتها.

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 9 من منطوق القرار 2312، الذي أصدره مجلس الأمن بتاريخ 6 أكتوبر 2016، في الوثيقة: S/RES/2312(2016)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري. الفرع الثاني: الجمعية العامة.

على اثر انتشار أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن، خصوصا قبالة السواحل الصومالية، كان لزاما على الجمعية العامة أن تتصدى لهذه الظاهرة باعتبارها الجهاز الرئيسي في الهيئة، لذلك أصدرت الجمعية العامة قرارها 111/63، فبعد أن أعربت عن قلقها البالغ إزاء مشكلة تزايد حالات القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة ساحل الصومال، أشارت إلى أن جميع الإجراءات المتخذة لمكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح، يجب أن تتم وفقا للقانون الدولي، بما في ذلك المبادئ الواردة في الميثاق و اتفاقية UNCLOS، كما أشادت بالدور الحاسم للتعاون الدولي على الصعيد الدولي والإقليمي في مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر المرتكبة ضد السفن، وأكدت على أهمية الإبلاغ الفوري عن الحوادث لإتاحة تقديم معلومات دقيقة عن نطاق مشكلة القرصنة والسطو المسلح على السفن، وحثت جميع الدول على التعاون مع المنظمة البحرية الدولية لمكافحة القرصنة البحرية.<sup>1</sup>

وقد أصدرت الجمعية العامة قرارا آخر رقم 70/68، وبعد أن أعربت عن قلقها إزاء ما تمثله القرصنة والسطو المسلح في البحر من أخطار تهدد سلامة البحارة وغيرهم من الأشخاص، والظروف اللاإنسانية التي يواجهها الرهائن الذين يؤخذون في البحر، دعت إلى ضرورة الإفراج الفوري عنهم، وحثت جميع الدول والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية إلى ضرورة التكفل بالبحارة والصيادين من ضحايا القرصنة ورعايتهم بعد الإفراج عنهم، كما أكدت من جديد على أن القرارات التي أصدرها مجلس الأمن المتعلقة بالقرصنة قبالة الساحل الصومالي، لا تسري إلا على الحالة في الصومال ولا تمس بحقوق الدول الأعضاء أو التزاماتها أو مسؤولياتها المنصوص عليها في القانون الدولي واتفاقية UNCLOS.<sup>2</sup>

أما فيما يخص الإرهاب البحري، فقد تصدت الجمعية العامة لأول مرة لهذه الظاهرة بمناسبة حادثة السفينة Achille Lauro، حين دعت المنظمة البحرية الدولية إلى دراسة

1 - أنظر قرار الجمعية العامة الذي تبنته في 2008/12/5، خلال دورتها 63، في الوثيقة: A/RES/63/111.P.17

2 - أنظر قرار الجمعية العامة الذي تبنته في 2013/12/9، خلال دورتها 68، في الوثيقة: A/RES/68/70. P.25

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

مشكلة الإرهاب على ظهر السفن أو ضدها، بغية اتخاذ التدابير الملائمة،<sup>1</sup> وهو الأمر الذي استجابة له المنظمة و توج بتوقيع اتفاقية السلامة البحرية SUA.

غير أن ما يلاحظ في هذا الشأن، توجه الجمعية العامة لمكافحة مشكلة الإرهاب الدولي بصفة عامة على اختلاف صورته، مع الاكتفاء بالإشارة إلى الإرهاب البحري بذكر الصكوك الدولية المعنية به، و الحرص على الإدانة القاطعة لجميع أعمال الإرهاب و أساليبه و ممارساته، على اعتبار أنها أعمال إجرامية لا يمكن تبريرها أينما ارتكبت و أيا كان مرتكبوها،<sup>2</sup> و قد تأكد هذا التوجه بإعلان الجمعية العامة لإستراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب، حيث اكتفت بالإشارة إلى ضرورة بناء قدرات الدول في مجال أمن الموانئ و الأمن البحري، كما طالبت المنظمة البحرية الدولية بتعزيز تعاونها مع الدول لتحديد أوجه القصور في مجالات أمن النقل البحري.<sup>3</sup>

و فيما يخص مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية عبر البحر، فقد عملت للجمعية العامة في دورتها الاستثنائية العشرون لسنة 1998، على إصدار قرار رقم دأ-4/20 جيم، تضمن تعزيز التدابير حول التعاون القضائي، وإصدار بعض التوصيات الرامية إلى مناهضة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عن طريق البحر، من بينها توصية بتعزيز التعاون الإقليمي في مجال إنفاذ القانون البحري فيما يتعلق بالمخدرات، و ذلك بعقد اجتماعات ثنائية و إقليمية، بما في ذلك اجتماعات رؤساء الأجهزة الوطنية لإنفاذ قوانين المخدرات، و تزويد موظفي إنفاذ القوانين بتدريب في مجال إنفاذ القانون البحري فيما يتعلق بالمخدرات.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 13 من قرار الجمعية العامة رقم 61/40، الذي تبنته في دورتها 40، الوثيقة: A/RES/40/61.P.455

<sup>2</sup> - راجع الفقرة 1 من قرار الجمعية العامة 60/49، المتعلق بالتدابير الرامية إلى القضاء على الإرهاب الدولي، الذي أصدرته في 17/02/1995، في الوثيقة: A/RES/49/60.P.5

<sup>3</sup> - راجع قرار الجمعية العامة رقم 288/60، المتضمن إستراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب، الذي أصدرته بتاريخ 20 سبتمبر 2006، في الوثيقة: A/RES/60/288

<sup>4</sup> - راجع قرار الجمعية العامة دإ-4/20 جيم، الذي أصدرته في دورتها الاستثنائية رقم 20 بتاريخ 10/6/1998، في الوثيقة: A/RES/S-20/4. PP-17.21.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و بالرغم من أن الجمعية العامة قد عادت بعد 10 سنوات من إصدار القرار السابق، و كان هذا عام 2009، بمناسبة تبنيها للقرار 182/64 الذي جاء تحت عنوان التعاون الدولي على مكافحة مشكلة المخدرات العالمية، إلا أنها لم تتطرق لمشكلة تهريب المخدرات عبر البحر، حيث جاءت نصوص هذا القرار عامة أكدت مرة أخرى على أن مكافحة مشكلة المخدرات العالمية مسؤولية عامة و مشتركة تتطلب تعاوناً دولياً فعالاً يستلزم إتباع نهج متكامل و متوازن قائم على تعدد الاختصاصات.<sup>1</sup>

ثم جاءت الجمعية العامة في دورتها الاستثنائية الثلاثون عام 2016، التي عقدت لمناقشة مشكلة المخدرات العالمية، حيث أصدرت قرارها رقم دإ-1/30 تحت عنوان التزامنا المشترك بالتصدي لمشكلة المخدرات العالمية و مواجهتها على نحو فعال، والذي أشار إلى بعض التدابير لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر من خلال الفقرة 3(هـ)، التي أكدت على ضرورة رصد الاتجاهات و دروب الاتجار بالمخدرات، وتبادل التجارب من أجل مكافحة إساءة استخدام التجارة الدولية في الأنشطة غير المشروعة المتصلة بالمخدرات، كما أشادت بالمبادرات التي أطلقها مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، و الرامية إلى التصدي لاستغلال حاويات الشحن في الاتجار بالمخدرات.<sup>2</sup>

باستقراءنا لما سبق ذكره نلاحظ محدودية الدور الذي تلعبه الجمعية العامة في مكافحة الجرائم البحرية، و هذا الأمر يرجع لسببين رئيسيين، الأول يعود لاعتبار أن تلك الجرائم البحرية تمثل تهديد للأمن و السلم الدوليين التي هي من صميم صلاحيات مجلس الأمن باعتباره صاحب الاختصاص الأصلي للنظر فيها، أما الأمر الثاني فيرجع إلى كون الجمعية العامة صاحبة الولاية العامة بنظر شؤون الأمم المتحدة، و من ثم فهي تحيل أمر التصدي لتلك الجرائم لمنظمات دولية متخصصة، كالمنظمة البحرية الدولية، و مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، و لجنة المخدرات، و منظمة الهجرة الدولية... و يظهر هذا الأمر جلياً من خلال تقارير الأمين العام حول المحيطات و قانون البحار.

1 - راجع قرار الجمعية العامة 182/64، الذي أصدرته بتاريخ 2009/12/18، في الوثيقة: A/RES/64/182

2 - راجع الفقرة 3(هـ)، من قرار الجمعية العامة دإ-1/30، الذي أصدرته في دورتها الاستثنائية رقم 30 بتاريخ

A/RES/S-30/1. P.13، في الوثيقة: 2016/4/19

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري. الفرع الثالث: مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC).

لقد تم تأسيس مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة سنة 1997، و هذا من خلال دمج برنامج مراقبة المخدرات في الأمم المتحدة، و مركز مكافحة الجريمة الدولية، و هو مكتب تابع لهيئة الأمم المتحدة، يتولى مهمة مساعدة الدول في مكافحة المخدرات غير المشروعة والجريمة والإرهاب من خلال بناء قدراتها التقنية، كما يسعى إلى زيادة خبرة تلك الدول في وضع الصكوك القانونية الوطنية و الدولية ذات الصلة.<sup>1</sup>

و قد برز جليا دور UNODC، في مكافحة أعمال القرصنة البحرية، من خلال قرار مجلس الأمن رقم 1851(2008)، الذي رحب فيه بمبادرات مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة من أجل اتخاذ تدابير فعالة لعلاج أسباب القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال،<sup>2</sup> حيث عمل UNODC بالاشتراك مع المفوضية الأوروبية على إطلاق برنامج مكافحة القرصنة التي احتضنت مقره العاصمة نيروبي، الذي يهدف إلى تعزيز القدرات القانونية للصومال والبلدان المجاورة لها من أجل إجراء محاكمات في هذه البلدان امتثالا للاتفاقات الدولية التي أبرمتها في هذا الشأن.<sup>3</sup>

و تتمثل إستراتيجية المكتب في مساعدة البلدان التي تعرب عن رغبتها في تحسين قدرتها على محاكمة الأشخاص المدانين وسجنهم من خلال توفير المعدات وتنفيذ أنشطة التدريب، كما يهدف إلى تحسين ظروف احتجاز الأشخاص الذين ثبتت إدانتهم وفقا للقانون الدولي، و بالإضافة إلى الصومال، تعد كينيا الدولة الثانية في المنطقة التي طلبت خبرة مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة في ماي 2009، من أجل تكييف نظامها القانوني لمواجهة القرصنة، كما استفادة كل من سيشيل وموريشيوس وبتنانيا وجزر المالديف من خدمات هذا البرنامج.<sup>4</sup>

---

1 - أعراب سعيدة، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات في القانون الدولي، مجلة معالم للدراسات القانونية و السياسية، عدد 2، ديسمبر 2017، ص 204.

2 - راجع الفقرة 8 من ديباجة القرار 1851(2008)، في الوثيقة: S/RES/1851(2008)

3 - UNODC, counter-Piracy program: Support to the trial and Related Treatment of Piracy Suspects, Issue 5, February 2011, P.2.

4 -Ibid, PP.3-5.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

كما قام مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، عملاً بتقرير المقرر الخاص بأعمال القرصنة - الذي دعا إلى ضرورة إيجاد حلول صومالية حول القرصنة-، بإطلاق برنامج نقل سجناء القرصنة (PPTP)، و هو البرنامج الذي يعيد القراصنة المحكوم عليهم إلى بلدانهم الأصلية بعد إدانتهم في بلد ثالث.<sup>1</sup>

أما فيما يتعلق بمشكلة الإرهاب البحري، فقد عمل مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، من خلال فرعه المعني بمنع الإرهاب (TPB) و المكاتب الميدانية التابع له، بالترويج للتصديق على الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية المتصلة بالإرهاب - بما فيها المتعلقة بالإرهاب البحري-،<sup>2</sup> كما يدعم الدول الأعضاء في تنفيذها، و يقدم المساعدة القانونية لاستعراض و صياغة التشريعات الوطنية لمكافحة الإرهاب، ويعمل على بناء قدرات نظم العدالة الجنائية بهدف التصدي بفعالية للإرهاب.<sup>3</sup>

و لا يزال مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة هو الوكالة الدولية الرئيسية للتعامل مع التجارة غير المشروعة بالمخدرات، فهو يتولى تطوير و تعزيز أفضل الممارسات في مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، و يقدم المساعدات الفنية في مجال التعاون القضائي، والمساعدة القانونية المتبادلة بين مسؤولي إنفاذ القانون، كما يقوم بجمع و تحليل ونشر البيانات عن اتجاهات جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، و يصدرها في تقرير سنوية توضح وضع تجارة المخدرات عبر العالم.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> -Abbas Daher Djama, The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia: Challenges and Solutions of the International Community, United Nations, The Nippon Foundation, New York, December 2011, p.50.

<sup>2</sup> - و هي: اتفاقية السلامة البحرية لعام 1988، و البروتوكول المعدل لها لعام 2005، بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة في الجرف القاري لعام 2005، و البروتوكول المعدل لعام 2005. حول دور فرع منع الإرهاب TPB، في تنفيذ الصكوك القانونية الدولية لمكافحة الإرهاب يراجع:

- Jean-Paul Laborde, Role of the United Nations and United Nations Office on Drugs and Crime in the Facilitation, Accession and Implementation of the 13 Universal Legal Instruments Against Terrorism, From Resource Material, Series No. 71, 2007, P.3-7.

<sup>3</sup> - راجع الفقرة 25 من تقرير الأمين العام المقدم للجمعية العامة تحت عنوان: قدرة منظومة الأمم المتحدة على مساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ إستراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب، المؤرخ في: 2017/4/3، الوثيقة: A/71/858

<sup>4</sup> - للإطلاع على تقارير المخدرات العالمية، يرجى تصفح موقع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة على الرابط الإلكتروني التالي: [www.unodc.org](http://www.unodc.org)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و لمواجهة نقل البضائع غير المشروعة باستخدام الحاويات، فقد أطلق مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة بالإشتراك مع المنظمة العالمية للجمارك (WCO)، برنامج مراقبة الحاويات (CCP) عام 2004، يتولى مهمة بناء القدرات في البلدان التي تسعى إلى تحسين معاييرها الخاصة بأمن التجارة وبتسهيلها توصيف الحاويات المستخدمة لنقل البضائع غير المشروعة واستهدافها ومعاينتها،<sup>1</sup> و يهدف إلى ما يلي:

- مساعدة الدول المشاركة في البرنامج على إرساء تدابير فعالة لمراقبة الحاويات ليس فقط فيما يخص الإتجار بالمخدرات، بل تمتد تلك التدابير لتشمل بقية النشاطات غير المشروعة كالاتجار بالأسلحة.

- إنشاء وحدات لمراقبة الموانئ و المحافظة عليها تضم موظفين في الجمارك ومسؤولين آخرين عن إنفاذ القانون يكونون مدربين ومجهزين لتحديد حاويات الشحن عالية المخاطر و تفتيشها من دون تعطيل التجارة و الأعمال المشروعة بشكل كبير.

- تعزيز التعاون الوثيق والتشجيع على تطوير آليات فعالة لتبادل المعلومات بين البلدان المشاركة في برنامج مراقبة الحاويات و بشكل أوسع مع الجمارك و شرطة مراقبة الحدود.<sup>2</sup>

و يساعد مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة في أداء مهامه عدة هيئات دولية، منها لجنة المخدرات (CND) التي أقرت عدة تدابير لمواجهة مشكلة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، فكانت البداية بإصدارها للقرار 5/43 عام 2000، لتعزيز التعاون المتعدد الأطراف على مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، حيث شجعت الدول على إبرام اتفاقيات بحرية إقليمية، وطالبت برنامج الأمم المتحدة للمراقبة الدولية للمخدرات (UNIDCP) أن يقدم للحكومات المهتمة، الدعم التقني اللازم لعمليات التفاوض على الاتفاقات المتعلقة بالتعاون على قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية عن طريق البحر.<sup>3</sup>

و قد أعادت لجنة المخدرات التأكيد على ضرورة تعزيز التعاون المتعدد الأطراف على مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، و كان هذا بمناسبة إصدارها

<sup>1</sup>-UNODC & WCO, Container Control Programme, Annual Report 2014, P.11.

<sup>2</sup> - UNODC & WCO, Container Control Programme, Annual Report 2017, P.5.

<sup>3</sup> -See Articles 1 & 2, CND, Res.43/5, Enhancing multilateral cooperation in combating illicit traffic by sea, 15 March 2000.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

لقرار 6/44 عام 2001،<sup>1</sup> و قد طالبت اللجنة مرة أخرى برنامج الأمم المتحدة للمراقبة الدولية للمخدرات، بضرورة تقديم المساعدة التقنية والتدريب في مجال التعاون البحري لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عن طريق البحر إلى الدول المعنية، و هي المساعدات الفنية التي تشمل ما يلي:

- (أ) - إعداد دليل تدريب مرجعي تسترشد به الأطراف، يتوافق و المادة 17 من اتفاقية 1988، مع مراعاة ضرورة تلافي وقوع آثار لا مبرر لها على التجارة المشروعة.
- (ب) - إعداد استمارة مرجعية نموذجية لتيسير تبادل المعلومات اللازمة لاتخاذ الإجراءات المناسبة بموجب المادة 17 من اتفاقية 1988.
- (ج) - جمع المعلومات عن الاتفاقات الثنائية أو الإقليمية التي يمكن أن تستخدمها الدول المعنية لأغراض مرجعية.<sup>2</sup>

و قد أكدت لجنة المخدرات من خلال قرارها رقم 3/46، على التقدم الذي أحرزه برنامج الأمم المتحدة للمراقبة الدولية للمخدرات في وضع الدليل العملي الذي اعتبر كأداة لتعزيز التعاون الدولي من أجل قمع الاتجار بالمخدرات عن طريق البحر بصورة أكثر فعالية.<sup>3</sup>

و فيما يتعلق بمكافحة تهريب المهاجرين غير الشرعيين عبر البحر، فمنذ إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية وبروتوكولاتها عام 2000، كلف المكتب بتعزيز التصديق عليها ومساعدة الدول في تنفيذها، لذلك تولى المكتب وضع قوانين نموذجية بشأن كل من الاتجار بالأشخاص وتهريب المهاجرين، فقد أولى القانون النموذجي لمكافحة تهريب المهاجرين اهتماما خاصا بالدرب البحري، حيث كرس الفصل الخامس لهذا العنصر تحت عنوان " التعاون فيما يتعلق بتهريب المهاجرين في

<sup>1</sup> - CND, Res.44/6, Enhancing multilateral cooperation in combating illicit traffic by sea, 28 March 2001.

<sup>2</sup> - See Articles 2, CND, Res.44/6, Enhancing multilateral cooperation in combating illicit traffic by sea, 28 March 2001.

<sup>3</sup> -See Articles 1 & 2, CND, Res.46/3, Enhancing multilateral cooperation in combating illicit traffic by sea, 15 April 2003.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

البحر"،<sup>1</sup>مع ملاحظة أن ولاية المكتب لا تسمح له بالتدخل إلا بناء على طلب الدول و تظل مقصورة إلى حد كبير على المساعدة التقنية و القانونية.<sup>2</sup>

و في الأخير يمكننا القول، أن المكتب و بحكم اختصاصه لعب دورا كبيرا في التصدي للجرائم البحرية، من خلال تعزيز القدرات القانونية للدول في مواجهتها لتلك الجرائم، من خلال دعواته للتصديق على الاتفاقيات ذات الصلة، و صياغته لبعض القوانين النموذجية لمكافحة تلك الأفعال، كما قدم بالتعاون مع هيئات أخرى، مساعدات تقنية للدول ساعدتها في إقامة محاكمات لمرتكبي الجرائم البحرية.

### **المطلب الثاني: جهود المنظمات الدولية المتخصصة و الإقليمية.**

تساهم المنظمات الدولية المتخصصة و الإقليمية بجهود كبيرة في مكافحة الجرائم البحرية، و ذلك بتقديم قرارات و توجيهات للأطراف الفاعلة في مجال الأمن البحري،وتعزز التعاون بين الدول على الصعيد الإقليمي للحد من تلك الجرائم.

### **الفرع الأول: المنظمات الدولية المتخصصة.**

نتعرض في هذا العنصر لإبراز الدور الذي تلعبه أهم منطمتين دوليتين في هذا الشأن، و أخص بالذكر المنظمة البحرية الدولية باعتبارها الهيئة الفنية المكلفة بسلامة السفن و أمن الأفراد على متنها، بالإضافة إلى ما تقوم به المنظمة الدولية للشرطة الجنائية في مكافحة الجريمة البحرية على اعتبار أنها جريمة منظمة ذات طابع عبر وطني.

### **أولا: المنظمة البحرية الدولية.**

تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية (IMO)،<sup>3</sup> بهدف تسهيل وسائل التعاون، وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، وأبدت هذه المنظمة اهتماما

<sup>1</sup> - UNODC, Model Law against the Smuggling of Migrants, Vienne, United Nations, 2010, PP.83-98.

<sup>2</sup> -Kiara Neri, Op.Cit, P.137.

<sup>3</sup> - تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية (IMO) بموجب اتفاق تم التوقيع عليه خلال المؤتمر البحري للأمم المتحدة بجنيف عام 1948، ودخلت حيز النفاذ في 17 مارس 1958.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، وقد شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة وآثارها السلبية على النقل البحري، وتقدمت بعدة توصيات لمجلس المنظمة.<sup>1</sup>

و في عام 1983، وعلى اثر الشكوى التي تقدمت بها حكومة السويد، بعد أن وقعت عدت حوادث قرصنة في غرب إفريقيا وسواحل شرق آسيا أصدرت الجمعية العامة للمنظمة قرارها رقم (13)A.545، تدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات حازمة لمكافحتها وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث.<sup>2</sup>

و في عام 1984 أنشأت المنظمة البحرية الدولية، لجنة السلامة البحرية (MSC) وتضمن قرار إنشائها بندا خاصا بالقرصنة البحرية في برنامج عملها، وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصاءات حول الظاهرة وأماكن وجودها، و قامت باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة من الدول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن الحوادث كل ثلاثة أشهر، 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 القرار رقم (17)A.683، الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية لاتخاذ تدابير ووضع الإجراءات لمكافحة القرصنة البحرية.<sup>3</sup>

وبعد ازدياد حوادث القرصنة البحرية في مضيق ملقا عام 1992، كونت المنظمة مجموعة عمل من خبراء للدول الأعضاء والدول المطلة على المضيق لدراسة الظاهرة وعلى ضوء النتائج التي توصلت إليها المجموعة، تم تكليفها بوضع إرشادات و توجيهات لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم، و في عام 1999 أصدرت هذه المجموعة:

<sup>1</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 120.

<sup>2</sup> - Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, 13 the session, Doc.A.13 /Res.545.

<sup>3</sup> -Prevention and suppression of acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, 17 the session, Doc. A. 17/Res.683.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أ- التوصية **MSC/Circ.622**، الموجهة للحكومات لمنع وقمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن.<sup>1</sup>

ب- التوصية **MSC/Circ.623**، المنقحة والموجهة لملاك السفن و شركات تشغيل السفن و ربابنة السفن و طواقمها، بشأن منع و قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن.<sup>2</sup>

واعتمدت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية في نوفمبر 2001، قواعد الممارسة للتحقيق في جرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن من خلال قرارها **A.922(22)**،<sup>3</sup> فضلا عن التدابير الرامية إلى منع تسجيل السفن الوهمية من خلال قرارها رقم **A.923(22)**.<sup>4</sup>

كما أصدرت المنظمة البحرية الدولية (IMO) في شهر نوفمبر 2007، قرار رقم **A.1002 (25)**، حول القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية،<sup>5</sup> وأشرفت في شهر جانفي على لقاء إقليمي بجيبوتي توج بتوقيع مدونة جيبوتي لقواعد السلوك، و أصدرت في شهر سبتمبر 2009 توصيات بأفضل الممارسات الإدارية التي وضعتها الصناعة لمنع القرصنة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية.<sup>6</sup>

يساعد المنظمة البحرية الدولية في سعيها لمكافحة القرصنة، عدة منظمات دولية متخصصة منها المكتب البحري الدولي (IMB) الذي تأسس عام 1982، الذي يعمل على جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية، و زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث و إجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول، كما يساعد على

<sup>1</sup> - Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ship, IMO, MSC/Circ.622/Rev.1, 16 June 1999.

<sup>2</sup> - Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, MSC/Circ.623/Rev.3, 29 May 2002.

<sup>3</sup> -Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, IMO, 22 the session, Doc.A.22/Res.922.

<sup>4</sup> - Measures to prevent the registration of "Phantom" Ships, IMO, 22 the session, Doc.A.22/Res.923.

<sup>5</sup> - Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia, IMO, 25 the session, Doc.A.25/Res.1002.

<sup>6</sup> - Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia developed by the industry, IMO, MSC.1/Circ.1335, 29 September 2009.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

تطبيق القوانين الخاصة بحماية السفن وسلامتهم، وتقديم نشرات شهرية بحالات القرصنة،<sup>1</sup> كما ساهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة من خلال خدمة إجراءات التحريات السريعة، و انشأ مركز مكافحة القرصنة البحرية كوالالمبور في أكتوبر 1992.<sup>2</sup>

غير أنه و على إثر التغيير الذي طرأ على النظام القانوني للأمن البحري في أعقاب أحداث 11 سبتمبر 2001 بشكل خاص، اضطلعت المنظمة البحرية الدولية من خلال لجانها بمهمة إيجاد توازن بين حرية الملاحة و المتطلبات الأمنية،<sup>3</sup> فكانت البداية بإصدارها للقرار رقم (A.924(22) في نوفمبر 2001، المتعلق بمراجعة الإجراءات والتدابير لمنع أعمال الإرهاب التي تهدد أمن الركاب و الطواقم و سلامة السفن،<sup>4</sup> حيث تضمن دعوة صريحة من المنظمة إلى لجانها بضرورة مراجعة و تحديث بعض الصكوك القانونية التي أبرمتها المنظمة، و اعتماد تدابير أمنية حديثة، و وضع معايير للسلامة و الأمن البحريان.<sup>5</sup>

و استنادا للدعوة التي قدمتها المنظمة البحرية الدولية للجانها بموجب القرار السابق الذكر، فقد اضطلعت لجنة السلامة البحرية (MSC) بهذه المهمة، حيث تم اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (Code ISPS) من قبل مؤتمر الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لعام 1974 (SOLAS) وذلك بتاريخ 12 ديسمبر 2002.<sup>6</sup>

و قد تصدت المنظمة البحرية الدولية لظاهرة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، من خلال إقرارها للعديد من الإجراءات، فكانت البداية بإصدارها للقرار (A.872(20) في 27 نوفمبر 1997، الذي تضمن المبادئ التوجيهية لمنع و قمع تهريب

1 - خليل حسين، المرجع السابق، ص 319.

2 - عيسات راضية، المرجع السابق، ص 94.

3 - Steffi Marianne Plöger, Op.Cit, P.19.

4 - Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships, IMO, 22 the session, Doc.A.22/Res.924.

5 - See Articles 1 & 2, IMO, Res A.924(22).

6 - Code ISPS, adoptée le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc. SOLAS/CONF.5 /34, Annexe , P.2.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

المخدرات والمؤثرات العقلية والسلائف الكيميائية على السفن المشاركة في النقل البحري الدولي، و التي عدلته بموجب القرار **A.985(24)** في ديسمبر 2005.<sup>1</sup>

كما وفرت المنظمة البحرية الدولية بواسطة لجنتها للسلامة البحرية، مجموعة من التدابير و الإجراءات لمنع الاتجار الدولي بالمخدرات عن طريق البحر، و ذلك من خلال القرار **MSC.228(82)**، المتعلق بالمبادئ التوجيهية المنقحة لمنع وتهريب تعاطي المخدرات و المؤثرات العقلية و السلائف الكيميائية من قبل السفن العاملة في مجال النقل البحري الدولي،<sup>2</sup> و قد جاء في ديباجة هذا القرار أن الغرض من هذه الإرشادات ليس فقط الكشف عن المخدرات على متن السفن، ولكن أيضًا من أجل مكافحة آفة الاتجار غير المشروع التي تضر بالاقتصاد العالمي، و أبرز الفصل الأول من هذا القرار أهمية الوقاية في مجال مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، والدور الذي تلعبه الموانئ و المنشآت المرفئية و السفن في هذا الخصوص، بالإضافة إلى ما تقدمه السلطات وشركات النقل والجهات الفاعلة الأخرى من تسهيلات في مجال الملاحقة القضائية.<sup>3</sup>

و فيما يتعلق بمكافحة تهريب المهاجرين عبر البحر، فقد تطرقت المنظمة لأول مرة لهذه المشكلة بعد إصدارها للقرار **A. 867 (20)**، الذي جاء تحت عنوان مكافحة الممارسات غير الآمنة المرتبطة بالاتجار و نقل المهاجرين عن طريق البحر، حيث أوصى هذا القرار بضرورة وضع تدابير مؤقتة لمكافحة الممارسات غير الآمنة المرتبطة بالاتجار بالمهاجرين أو نقلهم عن طريق البحر،<sup>4</sup> و هو الأمر الذي استجابة له لجنة السلامة البحرية بعد إقرارها لتلك التدابير و وافقت عليها من خلال التوصية **MSC/Circ.896/Rev.1**، حيث تضمن المرفق الملحق بها التدابير المؤقتة لمكافحة الممارسات غير الآمنة المرتبطة بالاتجار بالمهاجرين أو نقلهم عن طريق البحر، و بعد أن تطرق لبعض التعريفات و الغرض من إقرار هذه التدابير و عرض الالتزامات الدولية

<sup>1</sup> - Revision of the Guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs, psychotropic substances and precursor chemicals on ships engaged in international maritime traffic, IMO, 24th session, Doc. A 24/Res.985.

<sup>2</sup> - Revised Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals on Ships Engaged in International Maritime Traffic, IMO, MSC.228(82), 7 December 2006.

<sup>3</sup> - Gauthier Moureau, The legal framework in order to fight against drug trafficking at sea: A critical analysis, Master Thesis, University Ghent, 2016-2017, P.13.

<sup>4</sup> - See Articles 6, IMO, Combating unsafe practices associated with the trafficking or transport of migrants by sea, Res. A. 867 (20), 27 November 1997.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

ذات الصلة، عرج على مسألة التدابير و الإجراءات التي تتخذ في مواجهة السفن التي يشتبه في ارتكابها لممارسات غير آمنة مرتبطة بالاتجار و نقل المهاجرين عبر البحر.<sup>1</sup>

غير أن العمل بالتوصية السابقة الذكر كان محدودا زمنيا، ذلك أن الجماعة الدولية لم تنتظر طويلا حتى بدأ نفاذ بروتوكول قمع تهريب المهاجرين، و هو الصك القانوني الملزم المعني بمكافحة هذه الظاهرة عبر البحر، الأمر الذي دفع بلجنة السلامة البحرية إلى إلغاء التوصية الأولى بموجب توصية ثانية أصدرتها في ماي 2016، تحت رقم **MSC.1/Circ.896/Rev.2**.<sup>2</sup>

و نظرا للبعد الإنساني لظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، و ما خلفته من خسائر فادحة في الأرواح البشرية، فقد تدخلت المنظمة البحرية الدولية للحد من تلك الخسائر، و تم ذلك من خلال لجنة السلامة البحرية التي عملت على تعديل الفصل 3-9-1 من الاتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحري لعام 1979 (SAR)، المتعلق بواجب التنسيق و التعاون بين الأطراف لضمان تقديم المساعدة للأشخاص المكروبيين في البحر،<sup>3</sup> حيث أضاف هذا التعديل مبادئ توجيهية بشأن علاج الأشخاص الذين تم إنقاذهم في البحر.<sup>4</sup>

كما قامت المنظمة البحرية الدولية و بالاشتراك مع المفوضية السامية لشؤون اللاجئين، و غرفة الدولية للنقل البحري، بإصدار دليل الإنقاذ في البحار، تضمن مبادئ توجيهية لربابنة السفن و مراكز البحث و الإنقاذ، في كيفية التعامل مع اللاجئين و المهاجرين المكروبيين في البحر،<sup>5</sup> و لتقادي المشاكل العملية التي تثور بين الدول في

<sup>1</sup>- Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking or Transport of Migrants by Sea, IMO, Doc. MSC/Circ.896/Rev.1, 12 June 2001, Annex, Para. 11-22.

<sup>2</sup> - See Articles 5, IMO, Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking or Transport of Migrants by Sea, MSC.1/Circ.896/Rev.2, 26 May 2016.

<sup>3</sup> - راجع الفصل 3-1-9 من الاتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحري لعام 1979 (SAR)، التي اعتمدت في هامبورغ بتاريخ 1979/04/27، و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 82-340، المؤرخ في 13/11/1982.

<sup>4</sup> - راجع تعديل الفصل 3-1-9 من الاتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحري لعام 1979 (SAR)، بموجب قرار لجنة السلامة البحرية في 20 ماي 2004، تحت رقم: (78) MSC.167.

<sup>5</sup> - الإنقاذ في البحار: دليل للمبادئ و الممارسات التي تنطبق على اللاجئين و المهاجرين، تم إعداده من قبل المنظمة البحرية الدولية و بالاشتراك مع المفوضية السامية لشؤون اللاجئين و الغرفة الدولية للنقل البحري، 2015.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

تحديد مسؤوليات الإنقاذ البحري، وضعت المنظمة البحرية الدولية مخططاً شاملاً لمناطق البحث و الإنقاذ لتحديد الحدود الخارجية لمنطقة كل دولة.<sup>1</sup>

و ما تجدر الإشارة إليه - في نهاية هذه الجزئية- أن معظم قرار المنظمة البحرية الدولية و توصيات لجنة السلامة البحرية، لا تعد من قبيل النصوص الملزمة للأطراف المخاطبين بها، فهي مجرد تدابير و إجراءات تسترشد بها الأطراف العاملة في مجال النقل البحري، باستثناء ما ورد في الجزء الأول (**Partie A**) من المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (**Code ISPS**)، فهو إجباري في التطبيق ويغطي المتطلبات المتضمنة في الفصل 11-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح **SOLAS**، و يعكس هذا الإلزام ظروف و ملابسات إصدار المدونة التي صاحبة الحملة الدولية لمكافحة الإرهاب الدولي بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، و هذا ما تجلى في ديباجة القرار **A.924(22)** الذي أشار صراحة لقرار مجلس الأمن رقم 1373.

و ما يلاحظ كذلك أن الجرائم البحرية، قد أخرجت المنظمة البحرية الدولية من دورها التقليدي كمنظمة تعنى بمسائل السلامة البحرية، و أدخلتها في دائرة الأمن البحري التي هي من الاختصاص الأصلي لمنظمة الأمم المتحدة و الدول، و تجلى هذا الأمر بشكل واضح في تعديل اتفاقية **SOLAS**، لمواجهة مشكلة الإرهاب البحري.<sup>2</sup>

### ثانياً: المنظمة الدولية للشرطة الجنائية **INTERPOL**.

حاولت المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (**INTERPOL**) القيام بمجموعة تدابير للحد من ظاهرة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، وفي هذا الصدد فقد اجتمعت الجمعية العامة للأنتربول في دورتها 80 في هانوي (فيتنام)، خلال الفترة الممتدة من 31 أكتوبر إلى 3 نوفمبر 2011، وتوج هذا الاجتماع بإصدار قرار جاء في ديباجته إعراب المنظمة عن قلقها الشديد من تزايد أعمال القرصنة في السواحل الصومالية وإقرارها بأن القرصنة جريمة عابرة للحدود، وقد خلصت منظمة الأنتربول من خلال هذا القرار إلى إعطاء مجموعة من التوصيات تحت فيها الدول الأعضاء على ما يلي:

<sup>1</sup> - Global SAR Plan Containing Information on the Current Availability of SAR Services, IMO, Doc. SAR.8/Circ.1/Corr.3 (20 October 2005).

<sup>2</sup> - Steffi Marianne Plöger, Op.Cit, P.19.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

1- تقاسم المعلومات المتعلقة بالقرصنة البحرية، من خلال تعميم نشرات الانتربول وتزويد قواعد بيانات الأنتربول بالبيانات العالمية المتعلقة بالقرصنة البحرية، وقاعدة البيانات الخاصة بالسفن المسروقة.

2- دعم المنظمة عبر تقديم مساهمات مالية طوعية، وانتداب موظفين متخصصين لدعم الفريق المعني بمكافحة القرصنة البحرية.

3- تعيين موظفين متخصصين للمساعدة في تحقيقات الأدلة الجنائية في مسارح جرائم القرصنة البحرية، والمساعدة في تدريب البلدان الأعضاء على مكافحة القرصنة البحرية وتطوير قدراتها.<sup>1</sup>

كما أقر الأنتربول في 9 ماي 2012 نشرة إعلامية رقم 2012/41 بعنوان: الاتفاق بين الأنتربول ومنظمة حلف شمال الأطلسي يعزز التحقيقات في أعمال القرصنة، و كان الهدف منه تبادل المعلومات المتعلقة بأعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال، و الاتفاق بدعم المكافحة من خلال التحقيقات و متابعة الشبكات الإجرامية.<sup>2</sup>

و فيما يتعلق بمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود، فقد أطلقت منظمة الأنتربول نظام قاعدة بيانات واتصالات آمن يعرف باسم I-24/7، و هو النظام الذي ربط بين موظفي إنفاذ القانون في بلدانه الأعضاء، الأمر الذي يتيح للمستخدمين المخولين تبادل البيانات الشرطية الهامة فيما بينهم و الوصول إلى قواعد بيانات المنظمة و خدماتها على مدار الساعة،<sup>3</sup> هذا النظام مكن من إصدار تنبيهات عن المخدرات، و قدم معلومات حساسة مرفوقة بالصور في غضون دقائق تتعلق بالمتجرين و مخططات التهريب الجديدة، كما يشرف الأنتربول على ورش عمل و تدريبات لبناء القدرة على الإنفاذ في البلدان التي لا يمكنها العمل وفقا للمعايير الحديثة للشرطة.<sup>4</sup>

---

1 - أنظر القرار الذي أصدره الأنتربول، في الدورة 80 للجمعية العامة، هانوي 31 أكتوبر - 3 نوفمبر 2011، في الوثيقة: AG-2011-Res-09.

2 - حسام الدين بوعيسى، المرجع السابق، ص 134.

3 - منظومة اتصالات الإنتربول العالمية I-24/7، نشرة إعلامية، إنتربول، الوثيقة: COM/FS/2009-06/GI-03

4 - عمراوي السعيد، المرجع السابق، ص 202.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و للمساعدة في مواجهة الطبيعة المتزايدة عبر الوطنية لتجارة المخدرات، وصلاتها بتيارات الاتجار الأخرى، واعتمادها المتزايد على الإنترنت وغيرها من أدوات عصر المعلومات، أنشأ الإنتربول مبادرته للأمن العالمي (GSI) في عام 2008، و هي تهدف إلى إنشاء شراكات دائمة بين وكالات إنفاذ القانون وشركات تكنولوجيا المعلومات مثل **Microsoft**، لتطوير حلول مبتكرة لمواجهة جريمة الاتجار بالمخدرات، كما تهدف أيضا إلى بناء اتصال بين الإنتربول ومؤسساته الفرعية وجميع المنظمات الحكومية الدولية الأخرى التي تتعاون معها.<sup>1</sup>

و كون جريمة تهريب المهاجرين أحد أخطر فروع الجريمة المنظمة، فقد شملتها منظومة الاتصالات الشرطة المأمونة **I-24/7**، و هي المنظومة التي مكنت الدول الأعضاء من الوصول إلى الأدوات التالية:

- الحلول الفنية لمنظومتي (MIND/FIND)، الموضوعتان في متناول موظفي إنفاذ القانون العاملين على خط المواجهة في البلدان الأعضاء، مثل حرس الحدود، لإجراء التقصيات في قواعد البيانات الخاصة بالأشخاص المطلوبين ووثائق السفر المسروقة والمفقودة والمركبات المسروقة.<sup>2</sup>

- المجموعة الشاملة من المنتجات (GSP)، و هي منصة متاحة على موقع الإنتربول المؤمن على الانترنت، تسمح للمحققين بتبادل جميع أنواع المعلومات المتعلقة بتهريب المهاجرين، و لا سيما الاتجاهات الجديد السائدة في هذا المجال، و الشبكات الإجرامية المعروفة، و تقارير أجهزة إنفاذ القانون، و الأخبار التي تتناولها وسائل الإعلام، ونتائج القضايا الجنائية التي استكمل التحقيق فيها، و تستمر هذه الأداة الإلكترونية الجديدة على الانترنت في التنامي بفضل المعلومات التي تحملها فيها أجهزة الشرطة في جميع أنحاء العالم.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - INTERPOL GSI Vision: 21st Century Law Enforcement to Meet Global Threats, Doc. AG-2008 RES-09.

<sup>2</sup> - قواعد البيانات، نشرة إعلامية، إنتربول، الوثيقة: COM/FS/2010-01/GI-04

<sup>3</sup> - INTERPOL, Rapport Annuel 2011, P.17.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

- الدليل الدولي لجهات الاتصال المعنية بمسائل مكافحة تهريب المهاجرين، الذي يتضمن تفاصيل الاتصال بالموظفين المسؤولين عن مسائل مكافحة تهريب المهاجرين و الهجرة غير الشرعية في المكاتب المركزية الوطنية للانتربول.

إلى جانب ذلك يقوم الانتربول بأعمال ميدانية في مجال تفكيك الشبكات الإجرامية، خاصة بعد أن وفر لذلك مشروع يعرف ببرنامج الإنتربول للتدريب على عمليات مكافحة تهريب المهاجرين، و الذي تحاول من خلاله تقديم دعم في مسألة إدارة الحدود عن طريق توفير قاعدة بيانات متعلقة بالوثائق المسروقة.<sup>1</sup>

و في الأخير ننتهي إلى أن منظمة الأنتربول ساهمت بشكل كبير في تحقيق التعاون الدولي بين أجهزة الشرطة العاملة في مجال مكافحة الجريمة البحرية على اختلاف أنواعها، كما ظهرت أهمية المنظمة في تقديم المساعدات للدول من أجل تحسين أداء أجهزة الشرطة، و ذلك بوضع برامج تدريب متطورة تساهم في كشف الجرائم البحرية و مكافحتها.

### **الفرع الثاني: التعاون الدولي الإقليمي.**

نتعرض في هذا العنصر لأهم الجهود الدولية التي تتم في إطار بعض التنظيمات الإقليمية، التي تتوزع عبر الأقاليم البحرية التي تشهد انتشار واسع للأفعال غير المشروعة، و أخص بالذكر الاتحاد الأوروبي، جامعة الدول العربية، و رابطة دول جنوب شرق آسيا.

### **أولا : الاتحاد الأوروبي.**

يعود الفضل لإنشاء هذا الكيان السياسي لاتفاقية ماستريخت التي تم التوقيع عليها في 7 فيفري 1992، و بالرغم من الدور القانوني الذي لعبته هذه الاتفاقية من حيث التأسيس، إلا أن الاتحاد الأوروبي افتقر في بدايته لآليات العمل المشترك و قدرات

<sup>1</sup> - صايش عبد المالك، مكافحة، المرجع السابق، ص 307.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الاستجابة للتحديات التي تواجهه، ففي مجال الأمن البحري تأخر الاتحاد الأوروبي 10 سنوات من تأسيسه حتى بدأ يتعامل مع القرصنة البحرية.<sup>1</sup>

عرفت جهود الاتحاد الأوروبي المتعلقة بمكافحة الأنشطة الإجرامية ذات البعد البحري عدة أوجه، فقد ركز في البداية على الجانب القانوني و التعاون القضائي، حيث اعتمد صكوك القانون الجنائي لمعظم الأنشطة غير القانونية، فذهب إلى تجريم أعمال الإرهاب و الهجرة غير الشرعية، و الاتجار غير المشروع بالمخدرات و البشر.<sup>2</sup>

و بالإضافة إلى الجانب القانوني السابق الذكر، فقد استند الاتحاد الأوروبي في إستراتيجيته لمواجهة الجرائم البحرية على اتجاهين، اتجاه تبنى فيه الاتحاد بعض التوجيهات تضمنت تدابير وقائية لصد تلك الأفعال، و اتجاه اتبع فيه الجانب العسكري بالتدخل لقمع تلك الجرائم.

ففي الجانب الوقائي، اعتمد الاتحاد الأوروبي في مارس 2004، اللائحة رقم **2004/725**، المتعلقة بتحسين أمن السفن و المرافق المينائية، و هي اللائحة التي تهدف إلى تطبيق و تنفيذ تدابير الاتحاد لتحسين سلامة السفن المستخدمة في التجارة الدولية و الشحن المحلي و المرافق المينائية المرتبطة بها، لمواجهة تهديدات الأفعال غير المشروعة دولياً،<sup>3</sup> و وفقاً لللائحة يتعين على الدول الأعضاء تطبيق التدابير الخاصة

---

<sup>1</sup> - In the beginning the issue of piracy was solved among EU member states mainly on a national basis. As presented in the chart 1 piracy incidents started to rise in 1994 when EU Common Security and Foreign Policy (CSFP) after the adoption of Maastricht treaty was in the beginning and EU lacked response capacities. The adoption of the Amsterdam treaty in 1997 only slightly changed the functioning mechanism without changing the situation and capacities. Despite increasing securitization of the issue it took another five years before the EU started to deal with piracy on a policy level and developed its capacities.

The first important step resulted in August 2002 with the establishment of European Maritime Safety Agency (EMSA).<sup>5</sup> The purpose of EMSA is ensuring a high, uniform and effective level of maritime safety and prevention of pollution by ships within the Community. Despite many aims and activities it has an environmental or technical dimension related to safety the agency has important tasks related to counter-piracy.

- Ondřej Filipec, The Evolution of EU counter-piracy policy, European Journal of Transformation Studies, Vol 5, No 1, 2017, P.26.

<sup>2</sup> - Jean-Christophe Martin, L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne: cohabitation, confrontation, coopération?, Actes du colloque de Monaco des 17-18 octobre 2013, Pedone, Paris, 2014, PP.147-149.

<sup>3</sup> - Voir Article 1, Règlement (CE) No 725/2004 du parlement européen et du conseil, du 31 mars 2004, relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, Journal officiel de l'Union européenne 25.11.2005, L 129/6, 29.4.2004.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بتعزيز الأمن البحري التي تضمنتها اتفاقية SOLAS والجزء الأول (Partie A) من المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (Code ISPS)، وبعد إجراء تقييم إلزامي للمخاطر الأمنية، تقرر الدول الأعضاء المدى الذي ستطبق فيه أحكام هذه اللائحة بحلول 1 جويلية 2007، على فئات السفن المختلفة، مع مراجعة خطط أمن السفن وتقييم منشأة الميناء، و وفقا للوائح التنظيمية يجب أن تقدم السفن المشمولة بالتدابير الخاصة و تعتزم الدخول إلى أحد موانئ الاتحاد الأوروبي، معلومات أمنية للسلطات الوطنية المعنية قبل 24 ساعة على الأقل.<sup>1</sup>

كما تم اعتماد تدابير وقائية أخرى بموجب التوجيه 2005/65، الذي يكمل اللوائح السابقة في معالجة القواعد الأساسية المتعلقة بتدابير أمن الموانئ، و آلية تنفيذ لهذه القواعد و يضع آلية رصد مناسبة،<sup>2</sup> حيث يتعين على كل دولة من دول الاتحاد الأوروبي تعيين هيئة لأمن الموانئ تكون مسؤولة عن تحديد و تنفيذ تدابير أمن الموانئ اللازمة بما يتماشى مع تقييم و خطط أمن الميناء، و يجب على دول الاتحاد الأوروبي ضمان تطوير و صيانة و تحديث خطط أمن الميناء.<sup>3</sup>

و فيما يتعلق بأمن حدود الاتحاد، فقد أنشأ هذا الأخير الوكالة الأوروبية لإدارة التعاون العمليتي على الحدود الخارجية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، و أطلق على تسميتها **FRONTEX**، و هي الوكالة التي تم إنشائها من أجل تحسين الإدارة المتكاملة للحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي، و التي تشمل الحدود البحرية و الموانئ

---

<sup>1</sup> - ... after a mandatory security risk assessment, decide the extent to which they will apply, by 1 July 2007, the provisions of this Regulation to different categories of ships. Several other measures are dealing with revision of ship security plans, port facility assessment and minimum standards ETA. For example, according to regulation ships covered by the special measures and intending to enter an EU port must provide security information to the relevant national authorities at least 24 hours in advance.

-Ondřej Filipec, Op.Cit, P.27.

<sup>2</sup> -Voir Article 1, Directive 2005/65/CE du parlement européen et du conseil, du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté des ports, Journal officiel de l'Union européenne, L 310/28, 25.11.2005.

<sup>3</sup> -... each EU country shall designate a port security authority which will be responsible for identifying and executing necessary port security measures in line with port security assessment and plans. EU countries must ensure the development, maintenance and update of port security plans.

- Ondřej Filipec, Op.Cit, P.27.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

البحرية،<sup>1</sup> في إطار تشديد الحراسة على الحدود الأوروبية للحد من الهجرة غير الشرعية،<sup>2</sup> كما تجدر الإشارة في هذا الخصوص، إلى أن الاتحاد قدم اقتراحا لوضع لائحة لإنشاء نظام مراقبة الحدود الأوروبية **EUROSUR**، للمساعدة في إدارة حدود شنغن الخارجية و تعزيز تبادل المعلومات و التعاون بين وكالات مراقبة الحدود في الدول الأعضاء، للحد من الجريمة العابرة للحدود - الإرهاب و الاتجار بالبشر و تهريب المخدرات و الاتجار بالأسلحة-، و الحد من العدد الهائل في الخسائر من الأرواح البشرية التي تسببها الهجرة غير الشرعية عبر البحر، كما جاء في رسالة المفوضية الأوروبية حول مشروع إنشاء **EUROSUR**.<sup>3</sup>

و نظرا لزيادة تهديدات الأمن البحري في مناطق بعيدة عن الاتحاد الأوروبي، كان لزاما عليه سلوك نهج أكثر نشاطا لقمع تلك الجرائم، و ذلك باستخدام القوة العسكرية عن طريق قواته البحرية **EUNAVFOR**، و لمواجهة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، أطلق الاتحاد بتاريخ 8 ديسمبر 2008، عملية أطلق عليها تسمية **Atlanta**، بهدف حماية السفن التابعة لبرنامج الغذاء العالمي، و التي تعمل على توصيل المساعدات الإنسانية للشعب الصومالي، و كذلك حماية غيرها من السفن التجارية التي تتواجد في المنطقة البحرية التي تغطيها هذه العملية،<sup>4</sup> كما أطلق الاتحاد بواسطة قواته البحرية المتوسطية **EUNAVFOR-MED**، عملية تحت تسمية **SOPHIA** بتاريخ 18 ماي 2015، تتولى مهمة مكافحة تهريب المهاجرين و الاتجار

<sup>1</sup> - Voir Article 1, Règlement (CE) No 2007/2004 du conseil, du 26 octobre 2004, portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, Journal officiel de l'Union européenne, L 349/1, 25.11.2004.

<sup>2</sup> - بن بوعزيز أسيا، سياسة الاتحاد الأوروبي في مواجهة الهجرة غير الشرعية، دراسات و أبحاث، العدد 7، رقم 18، مارس 2015، ص 34.

<sup>3</sup> - Angela Carpenter, Security and Europe's Sea Ports: Threats and Issues facing Maritime Gateways to Europe, in: Maria O'Neill, Ken Swinton & Aaron Winter, New Challenges for the EU Internal Security Strategy, Cambridge Scholars Publishing, 2013, P.59.

<sup>4</sup> - Voir Article 1, Action Commune 2008/851/PESC du conseil, du 10 novembre 2008, concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, Journal officiel de l'Union européenne, L 301/34, 12.11.2008.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بهم، جنوب وسط البحر المتوسط، و ذلك بالتخلص من السفن التي يستخدمها أو يشتبه في استخدامها من قبل المهربين.<sup>1</sup>

### ثانيا : جامعة الدول العربية.

لما كانت منطقة البحر الأحمر وخليج عدن من أكثر المناطق البحرية انتشارا لظاهرة القرصنة البحرية، ونظرا لكون العديد من الدول أعضاء جامعة الدول العربية تطل على هذه المنطقة،<sup>2</sup> فقد شهدت جامعة الدول العربية بذل العديد من الجهود وأشكال التعاون على المستوى العربي لمكافحة القرصنة البحرية، وذلك من خلال أجهزتها، ومن أهم هذه الجهود:

- قيام المجلس الاقتصادي و الاجتماعي بدراسة ظاهرة القرصنة البحرية في دورته التي عقدت في تونس عام 1982، و من أبرز التوصيات التي اتخذت في ذلك الوقت: دعوة الدول العربية إلى إيجاد تشريع دولي يعالج عمليات القرصنة، و تجنب النقل على الخطوط البحرية المشبوهة، و إدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية على المستوى الدولي وتكليف اللجنة الفنية للمواصلات لبحث موضوع القرصنة البحرية، و أن تلتزم الدول العربية بالتعاون الايجابي لمكافحتها.<sup>3</sup>

- إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام 1998، والتي اعتبرت القرصنة البحرية أحد الجرائم التي تضمنتها هذه الاتفاقية حيث نصت المادة (1) الفقرة (3) الفقرة الفرعية (و) على أنه يعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية UNCLOS بما فيها أعمال القرصنة البحرية، وبناءا على ذلك تخضع هذه الجرائم لأحكام الاتفاقية.<sup>4</sup>

كما عالج مجلس الأمن والسلم العربي التابع لجامعة الدول العربية ظاهرة القرصنة البحرية في القاهرة بتاريخ 4 نوفمبر 2008، ورفض تدويل هذه الأزمة، ودعا الدول العربية

<sup>1</sup> - Voir Article 1, Décision (PESC) 2015/778 du conseil, du 18 mai 2015, relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED), Journal officiel de l'Union européenne, L 122, 19.05.2015, P. 32.

<sup>2</sup> - هذه الدول هي: اليمن ، السعودية، الأردن، مصر، جيبوتي، إريتريا، السودان، الصومال.

<sup>3</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 116.

<sup>4</sup> - أحمد محسن عبد الحميد، التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1999، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص 182.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن إلى تنسيق الجهود فيما بينها لمواجهة هذه الظاهرة، باعتبارها الدول المسؤولة على تأمين وحماية هذا الممر البحري، كما حث الدول العربية في الوقت نفسه على التعاون مع قرارات مجلس الأمن الدولي، ومع المنظمات الإقليمية و المتخصصة، وفقا لقواعد القانون الدولي التي تحترم سيادة الدول و مياها الإقليمية.<sup>1</sup>

و فيما يخص مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات، فقد عملت الجامعة بواسطة مجلس وزراء الداخلية العرب على التصدي لهذه الظاهرة بصفة عامة، حيث أصدر عدة قرارات باستراتيجيات و اتفاقيات و خطط مرحلية و غيرها كأدوات للتعاون الأمني العربي لمكافحة المخدرات نذكرها في الأتي:

- القانون العربي النموذجي الموحد للمخدرات.

- الإستراتيجية العربية لمكافحة الاستعمال غير المشروع للمخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1986.

- خطط مكافحة المخدرات المنبثقة عن الإستراتيجية العربية لمكافحة المخدرات.

- الاتفاقية العربية لمكافحة الاتجار غير المشروع للمخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1994، و هي الاتفاقية التي تناولت موضوع الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر من خلال نص المادة 14.<sup>2</sup>

أما فيما يتعلق بملف الهجرة غير الشرعية على الرغم من ثقله بالنظر للأثار السلبية المترتبة عن الهجرة السرية، إلا أنه لم يلقى ذات الاهتمام مقارنة بالدول الأوروبية، وما يسجل من جهود عربية في محاربة الهجرة غير الشرعية نذكر اجتماع وزراء داخلية دول اتحاد المغرب العربي في 21 أفريل 2013، بالرباط بمشاركة كافة الوزراء وبحضور الأمين العام للاتحاد المغربي وتناول العديد من المحاور، نذكر منها:

1 - خليل حسين، المرجع السابق، ص 331.

2 - أحمد محسن عبد الحميد، المرجع السابق، ص 146.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

- مجابهة شبكات الاتجار بالبشر والحد من التدفقات غير الشرعية للمهاجرين دون المساس بكرامتهم في إطار مغربي تنموي ومتوازي.

- تكثيف الجهود في إطار المسؤولية المشتركة للحد من ظاهرة الهجرة غير الشرعية وجرائم الاتجار بالبشر وذلك بالتعاون مع الشركاء الأوروبيين والمنظمات الدولية المعنية من أجل ضمان معالجة أفضل لتدفق المهاجرين غير الشرعيين إلى دول الاتحاد المغربي التي تحولت إلى بلدان استقرار مع ما يترتب عن ذلك من أعباء مادية ومعنوية بالنسبة لها وما يحمله من مخاطر ترتبط بانتشار الجريمة المنظمة.

- العمل على بلورة إستراتيجية مغربية في مجال الهجرة غير الشرعية والاتجار بالبشر تُعزز و تُكمل الجهود الإقليمية والدولية في هذا المجال.<sup>1</sup>

و نظرا لارتباط الهجرة غير الشرعية بالكثير من الجرائم المنظمة كجريمة الاتجار بالبشر وتبييض الأموال، و تهريب المهاجرين من جهة، و امتهان هذه الجرائم من قبل عصابات منظمة تدر أرباح خيالية على حساب احترام حقوق الإنسان و أدميته من جهة أخرى، أصدرت جامعة الدول العربية اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية تناولت هذه الأخيرة العديد من القضايا الهامة من بينها مسألة المهاجرين المهربين بموجب المادة 13 منها.<sup>2</sup>

### **ثالثا : رابطة دول جنوب شرق آسيا ASEAN.**

لقد تأسست رابطة دول جنوب شرق آسيا ( ASEAN )، بموجب إعلان بانكوك في 8 أوت 1967، بمبادرة خمس دول هي ماليزيا و أندونيسيا و سنغافورة و تايلاندا و الفلبين، وقد انضمت إليهم بروناي سنة 1984، و أعقبتها فيتنام في 1995 و لاوس و ميانمار في 1997 و كمبوديا في 1999.<sup>3</sup>

1 - أحمد طعيبة. ملكة حجاج، الهجرة غير الشرعية بين إستراتيجيات المواجهة وآليات الحماية، دفاتر السياسة و القانون، العدد 15، جوان 2016، ص 34.

2 - راجع نص المادة 13، من الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية، التي تم التوقيع عليها بتاريخ 2010/12/21، و دخلت حيز النفاذ بتاريخ 2013/10/5، و صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي

3 - خالفي علي. رميدي عبد الوهاب، رابطة دول جنوب شرق آسيا (الآسيان) ASEAN " نموذج الدول النامية للإقليمية المنفتحة"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 6، 2009، ص 82.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

على الرغم من أن ASEAN تأسست في البداية لتعزيز التعاون الاقتصادي والاجتماعي و الثقافي بين أعضائها كما هو مكتوب في إعلان بانكوك لعام 1967، إلا أن إنشاء هذه المنظمة جاء ضمن ترتيبات سياسية في إقليم آسيا-الباسفيك خلال مرحلة الحرب الباردة، حيث سعت الولايات المتحدة إلى خلق هذه المنظمة كألية لحصار المد الشيوعي بالمنطقة لا سيما مع انتصار فيتنام وتوسعها في كمبوديا،<sup>1</sup> هذا بالإضافة إلى الأهمية الأمنية التي تلعبها المنظمة في الحفاظ على الأمن والاستقرار في المنطقة بين الدول أعضائها أو بينهم و بين الأطراف الأخرى الفاعلة، من خلال وضع تدابير بناء الثقة لتجنب الصراع بين الدول و حتى لا تنتهك المبادئ الأساسية التي تقوم عليها الآسيان.<sup>2</sup>

و بالنظر إلى الطابع البحري الغالب على دول جنوب شرق آسيا، حيث يوجد في المنطقة دولتان من أكبر و أهم الدول الأرخيبيلية في العالم ( إندونيسيا و الفلبين)، فإن هذا الأمر جعل من التجارة البحرية مصدرا رئيسيا للدخل القومي في جميع تلك الدول، هذا بالإضافة إلى الدور الذي تلعبه هذه المنطقة بالنسبة للاقتصاد العالمي، فتلك الممرات المائية الضيقة في جنوب شرق آسيا تمثل شرايين التجارة العالمية، حيث يمر حوالي ثلث التجارة العالمية ونصف نبتها عبر مضيق ملقا وسنغافورة وحدهما، و مع استمرار الصين والهند في نموها القوي، من المتوقع أن تزداد التجارة البحرية عبر تلك المضائق، لذلك تمتلك الاقتصاديات الرئيسية مثل الولايات المتحدة والصين واليابان والهند جميعًا مصالح في ضمان المرور الآمن للشحن عبر هذه المنطقة، و من ثم يجب على منظمة الآسيان ASEAN التصدي لمختلف الأنشطة غير المشروعة التي تقع في البحر، و ذلك باتخاذ العديد من التدابير لحفظ الأمن البحري في المنطقة.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> - علي عواد الشرعة، الآسيان و تجربة التعاون الإقليمي "دراسة في مقومات التجربة و تحدياتها و إمكانات الاستفادة منها"، مجلة إنسانيات، عدد 8، 1999، ص 68.

<sup>2</sup> - Rizky Reza Lubis, Securitization of Maritime Security Issues in Supporting Indonesia's Defense Diplomacy at ADMM-PLUS on Maritime Security, Journal of Defense & State Defense, Vol 8, N.1, April 2018, P. 3.

<sup>3</sup> - Victor Huang, 'Building Maritime Security in Southeast Asia: Outsiders Not Welcome?', Naval War College Review, Vol. 61, No. 1, 2008, P.87.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و قد عملت الآسيان على خلق العديد من الآليات التي يكون لكل الأعضاء فيها حوار و مشاورات حول القضايا السياسية والأمنية المشتركة، بالإضافة إلى المساهمة بشكل كبير في بناء الثقة بين أعضاء المنظمة، و يتم تنفيذ هذه الآليات باستخدام بعض المنتديات لمعالجة الأمن البحري، وهي المنتدى الإقليمي للآسيان (ARF)، و اجتماع وزراء دفاع الآسيان (ADMM)، و اجتماع وزراء دفاع الآسيان زائد ADMM- (Plus)، و منتدى الآسيان البحري (AMF)، و المنتدى البحري الموسع لآسيان (EAMF).<sup>1</sup>

و قد تم تأسيس منتدى الآسيان البحري AMF في جويلية 2010، لمعالجة ليس فقط قضايا الأمن البحري مثل القرصنة و الإرهاب، و إنما يشمل كذلك قضايا أخرى كحماية البيئة البحرية و الصيد غير المشروع و النقل البحري و تهريب الأشخاص، فهو يسهل اتصال الآسيان من خلال إنشاء روابط بحرية.

كما يهدف المنتدى الإقليمي للآسيان المتعلق بالأمن البحري (ARF-ISM)، الذي تم إنشاؤه في جويلية 2008 - في الاجتماع الخامس عشر للمنتدى الإقليمي للآسيان ARF- إلى تسهيل الحوار المتعلق بالأمن البحري، الدائر أساسا حول مواضيع القرصنة و السطو المسلح، و تهريب البضائع و الأفراد، بالإضافة إلى بناء القدرات والتعاون، و قد وضع هذا المنتدى من خلال اجتماعاته خطة للمجموعة حددت ثلاثة أهداف رئيسية و هي: - تبادل المعلومات الاستخباراتية و تبادل أفضل الممارسات حول عمليات بناء

---

<sup>1</sup> - With regard to its responsibilities in maintaining peace, stability, and security in the region, ASEAN also has several mechanisms where all members may have dialogue and consultation on common political and security issues, as well as significantly contribute towards confidence building and preventive diplomacy. Such mechanism is implemented in the ASEAN Regional Forum (ARF), ASEAN Defence Ministers' Meeting (ADMM), and ADMM-Plus Australia, China, India, Japan, New Zealand, South Korea, Russia, and the U.S. as ASEAN counterparts. They are complement to the ASEAN Maritime Forum (AMF) and Expanded ASEAN Maritime Forum (EAMF). In these forums, ASEAN member states and their counterparts conduct dialogues on defense and security issues, and the latter is particularly for maritime issues.

- Angel Damayanti, Regional Maritime Cooperation in Maintaining Maritime Security and Stability: A Test Case for ASEAN Unity and Centrality, Journal of ASEAN Studies, Vol. 5, No. 2, 2017, P.128.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

القدرات البحرية؛ - تدابير بناء الثقة القائمة على الأطر القانونية الدولية؛ - بناء قدرات وكالات إنفاذ القانون البحري في المنطقة.<sup>1</sup>

و قد تم تأسيس آلية اجتماع وزراء دفاع الآسيان (ADMM) لأول مرة عام 2006، و اعتبرت هذه الآلية فضاءا للتعاون و المناقشة في مجال الدفاع و الأمن، حيث نجحت في الدفع نحو التعاون في مجال الدفاع و الأمن في جنوب شرق آسيا، وأبرزت تدابير لبناء الثقة بين الدول أعضاء الآسيان، و قدمت هذه الآلية مفهوم جديد للتعاون الدفاعي في الآسيان، لذلك عرفت بمصطلح " دبلوماسية الدفاع"، التي وافقت على ستة أشكال من التعاون التقني بما في ذلك التعاون في مجال الأمن البحري.

كما تم تأسيس آلية ADMM-plus في عام 2010 كنتيجة للتشاور والتعاون في إطار ADMM، و هي الآلية التي تظهر إستراتيجية الآسيان الخارجية في علاقاتها مع دولا غير آسيان أو قوى خارجية، وتسمى "دول زائد" وهي إستراتيجية دول آسيان مع أستراليا والصين والهند واليابان و نيوزيلندا و كوريا الجنوبية و روسيا والولايات المتحدة الأمريكية، وتركز آلية ADMM-plus حول أنشطة الأمن البحري بشكل خاص على بناء القدرات البحرية للدول، و تبادل المعلومات المتعلقة بالجريمة البحرية في المنطقة، و تعزيز الاستقرار والسلام الإقليميين من خلال التعاون الأمني البحري.<sup>2</sup>

و خلاصة القول، أن جهود المنظمات الدولية الإقليمية أكثر فعالية في حفظ الأمن البحري، و لعل السبب في ذلك يرجع إلى طبيعة تلك الجهود، فهي عبارة عن تدابير عملية لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، تتولى اتخاذها آليات تعاون إقليمي أنشأت خصيصا لحفظ الأمن البحري في تلك الأقاليم، و ما زاد من فعالية الجهود تركيز تلك المنظمات على مكافحة عمل غير مشروع محدد يميز كل منطقة بحرية عن أخرى، كما هو الحال بالنسبة للاتحاد الأوروبي، فبالرغم من جهوده في مكافحة القرصنة و السطو المسلح، إلا أن هذه الظاهرة بعيدة جغرافيا عن دول الاتحاد، و من ثم نجد أن كل جهود الاتحاد الأوروبي تم توجيهها لمعالجة قضايا الهجرة غير الشرعية، و تهريب الأشخاص و المخدرات.

<sup>1</sup> -Ahmad Almaududy Amri, Maritime Security Challenges in Southeast Asia: Analysis of International and Regional Legal Frameworks, Doctor Of thesis, School of Law, University of Wollongong, 2016, P.94.

<sup>2</sup> - Rizky Reza Lubis, Op.Cit, PP.3-5.

## **المبحث الثاني**

### **الإجراءات العملية لمنع و قمع الجرائم البحرية**

لا يكفي لمواجهة و مكافحة الجرائم البحرية، مجرد صياغة النصوص القانونية التي تجرم تلك الأفعال، أو إصدار القرارات و التوصيات من قبل المنظمات الدولية للحد منها، بل يتطلب الأمر اتخاذ إجراءات عملية ملموسة سواء لمنع تلك الجرائم أو قمعها، و هي الإجراءات التي تنقسم إلى نوعين، تدابير لا تعتمد على استخدام القوة هدفها منع ارتكاب الجرائم البحرية، و إجراءات تستخدم القوة العسكرية لقمع تلك الأفعال.

#### **المطلب الأول: تدابير الحماية دون استخدام القوة.**

تعتمد هذه التدابير على إتباع إستراتيجية تقوم على معرفة مسبقة للظروف التي تسبق أو تصاحب ارتكاب الجرائم البحرية، من أجل توقع التهديدات و تنسيق الاستجابات بين الجهات الفاعلة في حفظ الأمن البحري لصد تلك الأفعال، و هي التدابير التي تضمنتها المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية، و الإجراءات الوقائية لمواجهة القرصنة البحرية، و برامج المراقبة البحرية.

#### **الفرع الأول: المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (Code ISPS)**

لما كانت صناعة النقل البحري، ذات أهمية حيوية في مجال التجارة الدولية، لذلك أصبحت هدفا للأنشطة الإجرامية، و بالرغم من تكرار الحوادث الأمنية البحرية نتيجة للأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن، كحادثة اختطاف السفينة الإيطالية Achille Lauro عام 1985، هذا بالإضافة إلى حوادث أخرى متلاحقة منها:

- هجوم الجماعات الإرهابية على المدمرة الأمريكية USS Cole، قبالة السواحل اليمنية شهر أكتوبر من عام 2000 و الذي نتج عنه مقتل 18 بحارا و إصابة 93 آخرين.

- الهجوم الإرهابي على ناقلة النفط الفرنسية Limburg في أكتوبر 2002 و الذي أدى إلى تسرب أكثر من 100.000 برميل من النفط إلى المياه البحرية، بالإضافة إلى

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الخسائر البشرية،<sup>1</sup> إلا أن موضوع الأمن البحري لم يكن يحظى باهتمام كبير على المستوى العالمي، وهذا إلى أن تم تنفيذ هجمات 11 سبتمبر 2001.

و بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، التي هزت الولايات المتحدة الأمريكية، و التي أستعملت فيها الطائرات المدنية في الهجوم على مبنى التجارة العالمي بنيويورك، و الإعتداء في نفس التوقيت على مبنى وزارة الدفاع الأمريكية، ومحاولة الهجوم على البيت الأبيض بواشنطن، تبين للمجتمع الدولي بأسره أن بإمكان مجموعة صغيرة من الأشخاص ترهيب دولة، و أنه لا يوجد بلد في العالم في منأى عن الإرهاب سواء باستخدام وسائل جوية، أو أرضية، أو بحرية، خاصة إذا استعملت السفن البترولية، و الغازية كقنابل لتحقيق أهداف إرهابية، هذه الهجومات حركت عزيمة الحكومة الأمريكية لإجراء حوارات حول المشاكل المرتبطة بالسلامة على مستوى المنظمات الدولية، كمنظمة البحرية الدولية (IMO)، أين بدأ ظهور مفهوم السلامة في المجال البحري.<sup>2</sup>

و استنادا للأحداث السابقة الذكر، قررت جمعية المنظمة البحرية الدولية (IMO) في دورتها الثانية و العشرين بالإجماع، التي عقدت في نوفمبر 2001 على ضرورة وضع تدابير جديدة لأمن السفن و المرافق المينائية، وقد اضطلعت لجنة السلامة البحرية (MSC) بهذه المهمة، وقد تم اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (Code ISPS) من قبل مؤتمر الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لعام 1974 (SOLAS) و ذلك بتاريخ 12 ديسمبر 2002، و دخل حيز النفاذ بتاريخ 1 جويلية 2004.<sup>3</sup>

و قد جاءت المدونة ببعض التعديلات لاتفاقية (SOLAS)، منها:

- تعديل الفصل 11-1 و المتعلق بالإجراءات الخاصة بتحسين السلامة البحرية.

<sup>1</sup> - محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS) وأثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العلمي حول قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن البحري، 6-8 مارس 2012، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، ص 5.

<sup>2</sup> - Djamel Derardja, Op. Cit., P.117.

<sup>3</sup> - Code ISPS, adoptée le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc. SOLAS/CONF.5 /34, Annexe 1, P.2.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

- تعديل الفصل 11-2 و المتعلق بالإجراءات الخاصة بتحسين الأمن البحري و تفعيل إصدار المدونة الدولية لأمن السفن و مرافق الموانئ (Code ISPS)<sup>1</sup>.

و تتألف (Code ISPS) من جزأين: الجزء الأول (Partie A) إجباري في التطبيق ويغطي المتطلبات المتضمنة في الفصل 11-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح (SOLAS) أما الجزء الثاني (Partie B) فهو استرشادي.<sup>2</sup> و قد أوردت المدونة بعض التهديدات المحتملة منها:

- إلحاق الضرر بسفينة أو مرفق مينائي أو تدمير سفينة أو مرفق مينائي باستخدام أجهزة متفجرة أو إشعال حرائق متعمدة أو بالقيام بأعمال التخريب والإتلاف.
- إختطاف أو حجز السفينة أو الأشخاص الموجودين على متنها.
- المساس بالبضائع أو بمعدات السفينة أو نظمها الأساسية.
- استخدام السفينة نفسها كسلاح أو وسيلة لإلحاق الضرر أو الدمار.<sup>3</sup>

و قد أبرزت كذلك المدونة بصورة واضحة، الثغرة الكبيرة و المتمثلة في عدم توضيح الفرق بين الأمن البحري، و المفهوم الجديد للسلامة البحرية، و ذلك بشرحها لمفهوم الأمن البحري على أنه مجموعة من الإجراءات التي تهدف إلى حماية السفن من الممارسات الإجرامية التي قد تحدث في البحر، ومن ثم وجب عدم الخلط بينه وبين السلامة البحرية التي تهدف إجراءاتها إلى الوقاية من المخاطر الطبيعية كالعواصف والأعاصير، أو الناجمة عن الشحن كالحرائق،<sup>4</sup> التي تضمنتها المدونة هي الأخرى، غير أن هذا الفرق لا يمنع من تقارب هدف المفهومين المشترك، و المتمثل في حماية الأرواح البشرية، و السفن، و البضائع، و البيئة البحرية، بالإضافة إلى سلامة الموانئ.<sup>5</sup>

---

1 - بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أوبوكر بلقايد تلمسان، 2014/2015، ص 293.

2 - رضا فاروق حسن، الإرهاب و تأمين نقل الأشخاص بحرا، حلقة علمية في الفترة الممتدة من 6-8 جوان 2011، كلية التدريب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، ص 3.

3 - محمود مروان السيد، المرجع السابق، ص 4.

4 - Angélique Morosi, La mise en application du Code ISPS, Mémoire de Master II, Faculté de Droit et de Sciences Politiques Paul Cézanne Aix-en-Provence, Marseille, 2005, P.5.

5 - Djamel Derardja, Op. Cit., PP. 117-118.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و للتعرف أكثر على فحوى هذه المدونة و فعاليتها في حفظ أمن المنشآت المينائية و السفن، نقسم هذا الفرع إلى قسمين نتناول أولاً لمضمون المدونة ثم نتعرض لتطبيقات المدونة في التشريع الجزائري.

### **أولاً: مضمون المدونة.**

ويعتبر الجزء الأول ( Partie A ) من المدونة إجباري في التطبيق ويغطي المتطلبات المتضمنة في الفصل 11-2 من اتفاقية (SOLAS)، ويتضمن هذا الجزء عموميات توضح أهداف المدونة و تطبيقاته و التدابير الأمنية، هذا بالإضافة إلى التعريفات المتعلقة بالأعوان المكلفين بسلامة السفن، و شركات الملاحة، و المرافق المينائية،<sup>1</sup> و سنتعرض بالتفصيل لمضمون المدونة من خلال إبراز العناصر التالية:

### **1- أهداف المدونة.**

تهدف المدونة إلى إنشاء إطار دولي يستوجب التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية، و الإدارات المحلية، و قطاعي النقل البحري و الموانئ بغية تقييم التهديدات الأمنية المختلفة و المحتمل وقوعها، كحماية السفن و المنشآت المينائية، واتخاذ التدابير و الإجراءات الأمنية الوقائية للتصدي لهذه التهديدات و لحماية السفن المستخدمة في التجارة العالمية، مع التأكيد على بيان المهام و الأدوار والمسؤوليات الأمنية التي تقع على عاتق الشركات مالكة السفن، و على السفن نفسها والمرافق المينائية و الحكومات المتعاقدة، سعياً منها لحماية النقل البحري الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، و كذا ضمان جميع المعلومات المتعلقة بالأمن، و تبادلها في وقت مبكر و بصورة جيدة و الاطمئنان إلى و جود تدابير وقائية تتناسب مقتضى الحال في مجال الأمن البحري،<sup>2</sup> و إعداد منهجية لإجراء التقييمات الأمنية تكفل إيجاد خطط الأمن لشركات الملاحة و سلطات الموانئ و السفن، هذا ما أشار له قانون المدونة في الفصل (أ) و أضاف إلى ذلك بعض التعليمات الوظيفية في الفقرة 1-3، بغرض تحقيق أهدافه المسطرة و هي:

<sup>1</sup> - Ibid, P.125.

<sup>2</sup> - التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (Code ISPS)، على الرابط التالي:

<https://www.almusalh.ly/ar/navy/113-vol-36-80>

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

- جمع و تقييم المعلومات المتعلقة بالأخطار المهددة للأمن و تبادلها مع الحكومات المتعاقدة المتخصصة.

- ضرورة حفظ بروتوكولات الاتصال الخاصة بالسفن و التجهيزات المينائية.

- منع إدخال الأسلحة و المواد المتفجرة غير المسموح بها على متن السفن و في التجهيزات المينائية.

- توفير وسائل تمكن من الإنذار للتحرك ضد أي خطر أو حوادث أمنية طارئة.

- وضع خطط أمنية خاصة بالسفن و التجهيزات المينائية، انطلاقاً من التطورات الأمنية.

- توضيح الانسجام ما بين الخطط و الإجراءات الأمنية الذي يتطلب تكويناً و تدريباً كافيين.<sup>1</sup>

و سنلخص أهداف المدونة كالآتي:

أ- و ضع نماذج لقواعد تقييم التهديدات و الأخطار المحتملة.

ب- وضع خطط لأمن الشركات الملاحية و سلطات الموانئ و السفن.

ج- إلزام الشركات و ملاك السفن بتعيين ضباط أمن السفن و خاصة ناقلات البترول بحمولة 500 طن، سفن نقل الركاب و العبارات ناقلة المسافرين و البضائع.

د- تحديد مستويات الأمن و الإجراءات واجبة الإلتباع في كل منها.

هـ- تحديد واجبات ضباط الأمن و الإجراءات واجبة الإلتباع في كل منها.<sup>2</sup>

و تتجه الجهود الدولية عموماً و التدابير الوقائية و خطط مواجهة القرصنة البحرية خصوصاً نحو أهداف محددة أهمها: حماية أرواح طواقم السفن و ركابها، و تأمين سلامتهم من أي اعتداء، و المحافظة على السفن البحرية و الأموال و الممتلكات التي على متنها، و كبح أعمال القرصنة البحرية و القضاء على أسبابها بما يحقق أمن الملاحة و حريتها.<sup>3</sup>

1 - بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 298.

2 - محمد سيد حسين، الأليات الأمنية الحديثة للتعامل مع غرق السفن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2009، ص 125.

3 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 92.



**2- نطاق تطبيق المدونة.**

تطبق المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية على ما يلي:

أ - الأنواع التالية من السفن التي تقوم برحلات دولية:

- سفن الركاب بما فيها مراكب الركاب عالية السرعة (HSC).

- سفن البضائع بما فيها المراكب عالية السرعة التي تبلغ حمولتها الإجمالية 500 طن فأكثر.

- وحدات الحفر البحرية المتحركة.

ب - المرافق المينائية التي تخدم هذه السفن التي تقوم برحلات دولية.

لا تطبق هذه المدونة على السفن الحربية أو القطع البحرية المساعدة أو السفن الأخرى

التي تملكها أو تشغيلها حكومة متعاقدة و لا تستخدم إلا في خدمة حكومية غير تجارية.<sup>1</sup>

**3- المتطلبات الأمنية.**

لقد حرصت المدونة على ضرورة وضع إستراتيجية أمنية محكمة، و ذلك بوضع

تقييم للمخاطر المحتمل وقوعها وفقا لمستويات الأمن الثلاث التي تضمنتها، و حددت

خطط أمنية تلزم السفن و المرافق المينائية بإتباعها، و هي التدابير المبينة كالتالي:

- مستوى السلامة الأول: و يعني الاحتفاظ بالتدابير الأمنية المناسبة و الملائمة، و التي

تضمن الحد الأدنى للسلامة في جميع الأوقات.

- مستوى السلامة الثاني: و يعني اتخاذ تدابير أمنية إضافية، و الاحتفاظ بها لفترة محددة

بسبب زيادة خطر حوادث السلامة.

- مستوى السلامة الثالث: و يعني اتخاذ تدابير أمنية خاصة، و الاحتفاظ بها لفترة زمنية

محددة، ذلك أن حادث السلامة محتمل أو وشيك الوقوع، حتى و إن لم يكن من الممكن

التعرف على تحديد الهدف المقصود.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - رضا فاروق حسن، المرجع السابق، ص 6.

<sup>2</sup> - Code ISPS, (Partie A), Op. Cit., P.6.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

كما تضمنت المدونة متطلبات أخرى منها:

- مسؤوليات الحكومات المتعاقدة.
- الهيئات المعترف لها بالسلامة، التي تتكفل بمنح الشهادة الدولية لأمن السفن.
- تقييم المخاطر.
- المعلومات و الاتصالات، و مراكز الاتصال.
- متطلبات الشركات و السفن الواجبة التطبيق.
- المسؤوليات المحددة للشركات.<sup>1</sup>

### ثانيا: تطبيقات المدونة في التشريع الجزائري.

لقد عاشت الجزائر تجربة مأسوية بينت أن بإمكان الإرهاب استغلال الثغرات لارتكاب أفعاله الجرمية، فقد تعرض مطار الجزائر العاصمة إلى هجوم إرهابي عام 1990، كما تم اختطاف طائرة Airbus التابعة للخطوط الجوية الفرنسية في ديسمبر 1994، أضف إلى ذلك عملية القتل التي تمت في ميناء جيجل و أدت إلى مقتل 7 بحارة إيطاليين للسفينة Lucina، لذلك لم تكن المعايير الأمنية الصارمة الخاصة بحركة السفن البحرية و أمن الموانئ، بالشئ الجديد على الجزائر.

و استنادا لما سبق اعتمدت الجزائر منذ 1990 على مخطط أمني واضح للتصدي للهجمات الإرهابية و ذلك بمواجهتها بالوسائل و الإمكانيات المتاحة، فقد أنشأت مخططا أمنيا لحماية أملكها و حماية الأشخاص، وعمم هذا المخطط على نطاق واسع لحماية الأماكن العمومية، من بينها الموانئ و التي كانت هدفا مسطرا للإرهابيين.

فالجزائر تعتبر من الدول الرائدة و السبّاقة في مجال أمن السفن و المرافق المينائية ذلك أنها اتخذت إجراءات وقائية قبل دخول (Code ISPS) حيز التنفيذ، من خلال النصوص الوطنية، وهذا لاقتناعها بالضرورة العاجلة لمحاربة الأفعال غير المشروعة في البحر،<sup>2</sup> و سنتعرف على هذا الإجراءات على مرحلتين:

<sup>1</sup> - Code ISPS, (Partie A), Op. Cit., PP.8-28.

<sup>2</sup> -Djamel Derardja, Op. Cit., P.136.

**1- التشريعات السابقة على إصدار (Code ISPS).**

لقد أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10/07/1995 و المتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، و قد تضمنت أحكام هذا المرسوم إنشاء محافظة لأمن الميناء، تتبع للمديرية العامة للأمن الوطني، و تدير هذه المحافظة بمحافظ يختار من بين موظفي الأمن الوطني،<sup>1</sup> و محافظة الميناء هي الجهاز القيادي الوحيد داخل المرفق و التي تضمن على الدوام أمنه، و ذلك مع احترام الصلاحيات المسندة إلى أجهزة و هيئات أخرى تابعة للدولة ومؤهلة لهذا الغرض (المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ).

و تتولى محافظة الميناء مايلي:

- ترأس و تنشط أعمال الجان المحلية لأمن الميناء.
- تعد مخطط أمن الميناء بالاتصال مع الأجهزة و السلطات الأخرى المسؤولة في المكان و تسهر على تنفيذه.
- تقوم مدى التهديد و تقدر الوسائل الواجب استعمالها.
- تبدي رأيها في كل المخططات الرامية إلى إدخال التغيير على الميناء، أو تهيئته، أو إنجازه.
- تحدد إجراءات تنفيذ ترتيبات الأمن في المكان الموضوع تحت مسؤوليتها
- تتخذ أو تكلف من يتخذ كل التدابير الضرورية التي يكون غرضها أمن الأشخاص و المحافظة على الأملاك.
- تتأكد على الخصوص بواسطة تفتيشات من فعالية الترتيبات المقامة و التدابير الأمنية و تملي التصحيحات الضرورية في حالة ملاحظة التقصير.<sup>2</sup>

**2- التزام المشرع الجزائري بأحكام (Code ISPS).**

لأن الجزائر طرفا في اتفاقية (SOLAS) المعدلة فقد نفذت تلقائيا في حقها التعديلات المقترضة لمدونة (ISPS) اعتبارا من أول جويلية 2004 عملا بالمادة الثامنة من الاتفاقية،

<sup>1</sup> - راجع نص المادتين (2، 3)، من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10/07/1995 و المتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج.ر عدد 38.

<sup>2</sup> - راجع نص المادة 4، من المرسوم التنفيذي رقم 95-192.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و في ما يبدو و كأنه صورة من صور الاستعداد الداخلي لتطبيق متطلبات التشريع الدولي أصدر المشرع المرسوم التنفيذي 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها.<sup>1</sup>

و قد تضمن القسم الأول من الفصل الأول من المرسوم، المخطط الوطني للأمن البحري و المينائي، و تم اعتماده كإجراء موحد و متكامل على المستوى الوطني، و ذلك قصد ضمان امتثال المنشآت المينائية و السفن ذات الراية الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية. و قد كلف هذا المرسوم وزير النقل بتطبيق هذا المخطط و السهر على وضع مستويات الأمن الثلاثة، و الموافقة على خطط أمن السفن و المرافق المينائية، بالإضافة إلى التقييم و المراقبة الدورية لإحترام أحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية، و تسليم الشهادة الدولية لأمن السفن. كما ألزم هذا المرسوم مؤسسات النقل البحري بتعيين، عون أمن الشركة، و عون أمن السفينة، و عون أمن المرفق المينائي.<sup>2</sup>

و استنادا للمادة 4 من المرسوم التنفيذي 418/04، أصدر وزير النقل قرارا مؤرخ في 14 جانفي 2006 تضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية و مكتب الأمن المينائي و سيرهما،<sup>3</sup> حيث تضمنت هذه النصوص الداخلية جل أحكام المدونة، و نظموا هيئات الأمن البحري و المينائي كالتالي:

- اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي.
- اللجنة المحلية للأمن البحري و المينائي.
- المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة.

<sup>1</sup> - المرسوم التنفيذي 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر عدد 82.

<sup>2</sup> - راجع المواد (2. 3. 4) من المرسوم التنفيذي 418/04.

<sup>3</sup> - قرار وزير النقل المؤرخ في 14 جانفي 2006 والمتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما، ج.ر عدد 23.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

- المركز العملي للأمن و السلامة البحريين.<sup>1</sup>

و قد أثار تطبيق معايير السلامة العديد من الصعوبات الفنية و التنظيمية و لا سيما المالية منها، لذلك عملت الجزائر على توظيف جميع مواردها البشرية و المالية اللازمة لتطبيق المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية خاصة فيما يتعلق بالتكوين، وفي هذا الخصوص تم اتخاذ إجراءات تكوين و تدريب لعدد من ضباط أمن الشركات والسفن و الموانئ في المدرسة العليا للبحرية، كما تم الإشهاد لما يقرب من 48 سفينة بالإبحار، و وضع الخطط الأمنية لنحو 11 ميناء وطني. و على الرغم من مساهمة المدونة ISPS في تحديد السلطة المسؤولة عن تنفيذ الخطط الأمنية، سواء على متن السفن أو في المرافق المينائية، إلا أن الحجم الكبير للاستثمارات المالية الضرورية لتنفيذ تلك الخطط، دفع بالأستاذ **حدوم كمال** إلى طرح التساؤل عن الجهة التي تتحمل التكلفة المالية لتنفيذ المدونة، هل الدولة أم ملاك السفن أم الموانئ؟<sup>2</sup>

### **الفرع الثاني: الإجراءات الوقائية لمواجهة القرصنة البحرية.**

لقد اتخذ القطاع البحري العديد من التدابير لحماية السفن وشحناتها و طواقمها من التهديد الذي تشكله القرصنة، حيث تم تحسين الإجراءات الأمنية سواء من حيث الملاحة، و الاتصالات، و إعداد التقارير، و إدارة الأزمات بشكل تدريجي، و قد مكن نشر الوثائق المرجعية من قبل المنظمات المتخصصة الرئيسية في القطاع من توحيد الممارسات الجيدة التي تسمح للحد من هجمات القرصنة و العواقب السلبية المترتبة عليها،<sup>3</sup> و هذا عبر مختلف المراحل التي تمر بها الرحلة البحرية.

---

<sup>1</sup> - لمزيد من التفاصيل حول هيئات الأمن البحري و المينائي، و الوقوف على مهامها، يراجع كل من:

- غريبي عطاء الله، تعامل الموانئ مع البضاعة في ظل متطلبات مدونة (ISPS)، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، عدد 4، جوان 2016، ص ص 216-219.

- Djamel Derardja, Op. Cit., PP.144-148.

<sup>2</sup> - Kamel Haddoum, L'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime, à: Pierre Bonassies. Philippe Delebecque et Christian Scapel, Le droit maritime dans tous ses états, Presse universitaire d'Aix-Marseille, 2016, P.87.

<sup>3</sup> - Sébastien Benotti, Piraterie maritime : la maîtrise du risque ?, Note de Synthèse N° 199, Institut Supérieur d'Economie Maritime, Avril 2018.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أولاً: التدابير الوقائية قبل الإبحار.

لما كانت عملية إبحار السفينة بصفة عامة محفوفة بالمخاطر على الأرواح والأموال الموجودة على متنها، لذلك فهي تأخذ اعتبارات الأمن و السلامة قبل الإبحار بالمقام الأول، و هناك تدابير و إجراءات عديدة يجب اتخاذها أثناء هذه المرحلة.

### 1- الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني.

يجب الوقوف على المعلومات التي توفرها المنظمات الدولية و الأجهزة المختصة بالدول و التي تهتم بجمع المعلومات عن أماكن النشاط القرصني و خطوط الإبحار التي تتعرض له و صور الاعتداء و أوقاته و أساليبه و ذلك لتحديد الإجراءات التي يجب الأخذ بها قبل الإبحار كالتأكد من سلامة خط الإبحار من أخطار قرصنة البحر، و تدريب القوة البشرية لأداء متطلبات الأمن على السفينة، و تجهيز السفينة بالمعدات اللازمة، و التأكد من سلامتها و صلاحيتها و ملائمتها للمنطقة المزمع الإبحار لها.<sup>1</sup>

### 2- وضع خطة أمن السفينة.

توضع خطة أمن السفينة بناء على المعلومات المتوفرة مثل طبيعة المهمة و مدتها ونوع الحمولة، و خط الإبحار، و اتخاذ ترتيبات لمستويات الأمان الثلاثة، و يجب أن تتضمن هذه الخطة على الأقل ما يلي:

- تدابير لمنع إدخال الأسلحة و المواد الخطرة والأجهزة المعدة للاستخدام ضد الأشخاص على متن السفينة.

- تدريب العناصر و إجراء تجارب للخطة الأمنية للسفينة لتعويد الطاقم عليها و تنفيذها بسهولة.<sup>2</sup>

- إجراء تفتيش وقائي شامل للسفينة قبل المغادرة، و إقفال كل نقاط النفاذ أو ضبطها و يتسم ذلك بأهمية خاصة في برج القيادة، و غرفة المحركات، و مكان التوجيه، المناطق الهامة الأخرى، و ينبغي بعد ذلك التثبيت من وضع الأبواب و نقاط النفاذ بانتظام، و تدعو الحاجة

<sup>1</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 93.

<sup>2</sup> - Code ISPS, (Partie A), Op. Cit., P.13.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

إلى دراسة متأنية لوسائل ضبط الأبواب، أو نقاط النفاذ التي يقتضي الأمر استخدامها في حالة وقوع حالة طوارئ مع عدم الإخلال بسلامة السفينة أو الطاقم.

- تحديد مراكز الأمن بالدول الساحلية لطريق الإبحار فيها، و الاتصال بها و طلب تدخل للمساعدة عند الحاجة.

- المحافظة على سرية المعلومات و خطة الأمن المعدة، و عدم الحديث مع أي شخص عند النزول في الموانئ حول البضائع و النقد المحمول في السفينة.<sup>1</sup>

- تعزيز المراقبة و استخدام الأضواء، و معدات المراقبة و الكشف.

- إجراءات الإنذار عبر الراديو الواجب إتباعها، و نماذج طلب المساعدة.

- تدابير التصدي التي يقوم بها الطاقم في حال اكتشاف هجوم محتمل أو شن هجوم فعلي.

- التقارير الواجب رفعها بعد محاولة هجوم، أو وقوع هجوم فعلي.

ووفقا لخطة أمن السفينة، فإن من الواجب إقفال و ضبط كل الأبواب المفضية إلى برج القيادة، و غرفة المحركات، و قمرات الضباط، و أماكن معيشة الطاقم و خصوصا في المناطق الخطرة، كما ينبغي معاينتها بانتظام للتأكد من إقفالها، حتى لا يصل القرصنة إليها فجأة.

و من المهم أن يتسم أي تصد لحادث ما بحسن التخطيط و التنفيذ، و أن يكون المنخرطون فيه على معرفة بأجزاء السفينة، و لذلك يجب أن يتلقى منسوبي قوات الأمن و التصدي لأعمال القرصنة و النهب المسلح ضد السفن، سواء أكانت في البحر أو في الميناء، تدريباً على السمات و الأشكال العامة لأنواع السفن التي تزداد احتمالات مواجهتها، كما يتعين على أصحاب السفن التعاون مع قوات الأمن التابعة للدول و السماح لها بالنفوذ إلى السفن و تمكينها من الاطلاع عند الحاجة.<sup>2</sup>

1 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 94.

2 - It is important that any response to an incident is well planned and executed, and those involved should be as familiar as possible with a ship environment. Therefore those responsible within the security forces for responding to acts of piracy and armed robbery against ships, whether at sea or in port, should be trained in the general layout and features of the types of ships most likely to be

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري. ثانياً: خطة أمن السفينة و تدابير المنع.

لقد ألزمت المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (Code ISPS) السفن، بوضع خطة أمن للسفينة شاملة يعمل بها للتصدي لأي خطر يحدق بها، إلى جانب القيام بمراقبة تقييم أمن السفينة و تنفيذ السفينة للخطة الأمنية لمواجهة التهديدات المحتملة خصوصاً في المناطق الخطرة، و يجب أن تحوز جميع السفن على الشهادة الدولية لأمن السفن، و التي يتم إصدارها لمدة أقصاها 5 سنوات من قبل الإدارة البحرية لدولة العلم، أو من قبل منظمة أمنية معترف بها،<sup>1</sup> و هناك عدة خطوات ضرورية يجب الالتزام بها إنفاذاً للجانب الوقائي في خطة أمن السفينة، و هي الإجراءات التالية:

### 1- التأكد من ملائمة خطة أمن السفينة بصفة مستمرة:

ينبغي أن تكون خطة أمن السفينة عند إبحارها ملائمة و مناسبة لأي متغيرات قد تحدث و تأخذ باعتبارها كل احتمالات أعمال القرصنة و النهب المسلح، و تراعي باستمرار قدرات أفراد الطاقم المتواجدين، و تدريبهم، و تحدد المناطق المحمية على متن السفينة، و تتابع جاهزية معدات المراقبة المطلوبة.<sup>2</sup>

### 2- التثبت من سلامة خط الإبحار و تجنب الأماكن الخطرة و ملائمة وقت الرسو:

على السفن أن تبتعد في طريقها قدر الإمكان عن المناطق الخطرة، و أن تسعى لتفادي مواقع الاختناق، و إذا كانت السفن تقترب من موانئ وقعت فيها هجمات على سفن راسية فإن من الواجب النظر في أمر تأخير الرسو عن طريق خفض سرعة الإبحار، أو إطالة

---

encountered and shipowners should co-operate with the security forces in providing access to their ships to allow the necessary on board familiarization.

- Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, 29, May2002, Doc. MSC/Circ.623 /Rev.3, Annex, Para.12.

<sup>1</sup> -Pierre Chichkine, Terrorisme et droit maritime, Thèse Master 2, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de droit, d'économie et des sciences d'aix-Marseille 3, Année universitaire 2007-2008, P.19.

<sup>2</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 97.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الطريق للبقاء بعيدا عن الشاطئ، و من ثم اختصار الفترة التي تكون فيها السفينة راسية و معرضة للخطر.<sup>1</sup>

و قبل الدخول إلى أي منطقة خطرة، يجب على ضابط أمن الشركة أن يتأكد من وجود خطة طوارئ للمرور في هذه المناطق، و التأكد من أنه تم التدريب عليها ومناقشها مع الربان و ضابط أمن السفينة، و التأكد من أنه تم إصدار بيان بالمناطق عالية الخطر، و إجراء دورات تدريبية دورية لطاقم السفينة و استخدام حرس الأمن الخاص الإضافي بناء على تقدير الشركة.<sup>2</sup>

### 3- إستمرار المراقبة و اليقظة على السفينة سواء الرادارية أو العادية:

من الواجب أن يظل حراس الأمن في الميناء أو عند المرسى على متن السفن المختلفة على اتصال مع بعضهم البعض و مع سلطات الميناء أثناء حراستهم، و يعتبر الحفاظ على اليقظة و التنبه أثناء الإبحار أمرا أساسيا، و يتيح الاكتشاف المسبق لهجوم محتمل فرصة إطلاق الإنذار، و تنبيه السفن الأخرى، و إبلاغ السلطات الساحلية، و اتخاذ مناورات للتخلص من القرصنة، أو الشروع في إجراءات أخرى للتصدي.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> - If at all possible, ships should be routed away from areas where attacks are known to have taken place and, in particular, seek to avoid bottle-necks. If ships are approaching ports where attacks have taken place on ships at anchor, rather than ships underway, and it is known that the ship will have to anchor off port for some time, consideration should be given to delaying anchoring by slow steaming or longer routing to remain well off shore thereby reducing the period during which the ship will be at risk...

- IMO, MSC/Circ.623 /Rev.3, Annex, Para.13.

<sup>2</sup> - ...3 The Company Security Officer (CSO) is encouraged to see that a contingency plan for the high risk passage is in place, exercised, briefed and discussed with the master and the Ship Security Officer (SSO).

4 Be aware of the particular high risk sea areas that have been promulgated.

5 Offer their ship's master guidance with regard to the preferred and available methods of transiting the region (Group Transit, Escorted Group Transit, National Convoy, etc.).

6 Conduct periodic crew training sessions.

7 The use of additional private security guards is at the discretion of the company but the use of armed guards is not recommended...

-Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia developed by the industry, IMO, 29, September 2009, Doc. MSC.1/Circ.1335,Annex 2, P.4.

<sup>3</sup> - Maintaining vigilance is essential. All too often the first indication of an attack has been when the attackers appear on the bridge or in the master's cabin. Advance warning of a possible attack will give the opportunity to sound alarms, alert other ships and the coastal authorities, illuminate the suspect craft, undertake evasive manoeuvring or initiate other response procedures. Signs that the ship is aware it is being approached can deter attackers.

- IMO, MSC/Circ.623 /Rev.3, Annex , Para.19.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و عندما تكون السفن في المناطق الخطرة، أو عند اقترابها منها، فإنه من الواجب تعزيز خفارات برج الملاحة، كما يتعين تطبيق الرادار باستمرار، مع ملاحظة أنه قد يكون من العسير اكتشاف مركب سريع منخفض على شاشات رادار السفينة، لذلك توفير رادار منخفض في الخلف يوفر تغطية رادارية إضافية قادرة على كشف أي مركب صغير يقترب من الخلف حينما تكون السفينة مبحرة، كما أن استخدام رادار يختي في موقع مناسب حينما تكون السفن راسية قد يوفر أيضا تحذيرا عند اقتراب أي مركب من السفينة.<sup>1</sup>

كما يجب وضع مراقبة رادارية و بصرية بالنواظير متواصلة للمركب الذي يشتبه فيه و من الواجب أن تعامل المراكب الصغيرة بالشك و الارتياح خصوصا تلك التي سرعتها تماثل سرعة السفينة، و تبحر على مسار مواز لها، و عند ملاحظة مركب مشبوه فإن من المهم الحفاظ على المراقبة بدقة لجميع الجهات، و على الشركات التي تملك سفنا ترتاد بصورة متكررة المناطق الخطرة، أن تنتظر في أمر شراء و استخدام المزيد من الأجهزة البصرية و الإلكترونية المتطورة بغية تعزيز قدرات الحراسة الرادارية و البصرية على حد سواء إزاء مراكب المهاجمين، و استقطاب الكوادر البشرية المدربة لتشغيلها، و القيام بإنزال الأمن في السفينة.<sup>2</sup>

### 4- التأكد من سلامة أجهزة الاتصال و استمرار المراقبة الراديوية:

قبل الدخول إلى المناطق الخطرة، و إذا كانت السفينة لا تملك أجهزة للنظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية الذي يقوم بالتحديث الأوتوماتيكي لبيانات " موقع السفينة " كجهاز مساعد للملاحة الإلكترونية، فإنه لا بد من إدراج موقع السفينة على فترات منتظمة في أجهزة الاتصالات الخاصة بمتابعة المواقع، و من المناسب أن يقوم أطقم السفن بتشغيل برنامج إنذار " C " GMDSS INMARSAT قبل دخول المناطق الخطرة لاستخدامه عند الضرورة.<sup>3</sup>

كما يجب الحفاظ على الاتصال بواسطة راديو السفينة بصفة متواصلة مع السلطات الساحلية، أو البحرية عندما تكون السفينة في المناطق التي وقعت فيها الهجمات، كما ينبغي الإبقاء على استماع متواصل على كل ترددات الاستغاثة والسلامة، خصوصا القناة 16

<sup>1</sup> - IMO, MSC/Circ.623 /Rev.3, Annex , Para.20.

<sup>2</sup> - IMO, MSC/Circ.623 /Rev.3, Annex , Para.21.22.

<sup>3</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 100.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

VHF ذات التردد العالي و على التردد 2.182 كيلو هرتز وكذلك على كل القنوات أو الترددات الأخرى التي يمكن أن تكون السلطات المحلية قد حددتها لمناطق معينة ويجب على السفن أن تقوم برصد كل النشرات الإذاعية لمعلومات السلامة البحرية المتعلقة بالمنطقة التي تبخر بها، وعلى أصحاب السفن أن يعملوا على تركيب جهاز استقبال مكرس لهذا الغرض، لضمان عدم تفويت أي إذاعات عاجلة تخص التحذير أو الاستغاثة ونحو ذلك.<sup>1</sup>

و فيما يخص الإبحار قبالة السواحل الصومالية، فيجب على ربان السفينة إبلاغ " التقرير المبدئي " إلى (UKMTO.Dubai) و (MARLO)،<sup>2</sup> بالبريد الإلكتروني أو الفاكس عند دخول منطقة الإبلاغ، و ضمان أن تسجل حركة السفينة في (MSC-HOA) قبل 4 إلى 5 أيام من الدخول إلى المنطقة في حدود 12 درجة شمالاً أو 58 درجة شرقاً أو 10 درجات جنوباً، و في حالة رؤية السفينة الأم للقراصنة فعلى الربان، إجراء تقييم للتهديد بأسرع ما يمكن، و بمجرد أن يشعر بالتهديد فعليه إبلاغ (UKMTO.Dubai) فوراً، كما يقوم ببث رسالة الخطر بلغة واضحة على التردد العالي جداً لضمان سماعها، لتحذير السفن الأخرى في الجوار.<sup>3</sup>

### 5- التأكد من صلاحية الإضاءة و أجهزة الإنذار و إقفال المناطق الهامة:

على السفن استخدام الحد الأقصى من الإضاءة المتاحة المتماشية مع الملاحة الآمنة، مع مراعاة أحكام ولوائح منع التصادم، و ينبغي ترك أنوار الخلف والجوانب مضاءة إذا كان ذلك لا يعرض الملاحة للخطر، ولا يجوز للسفن إبقاء أنوار السطح مضاءة عند الإبحار حيث أن ذلك قد يوهم السفن الأخرى أنها راسية، كما أنه بإمكان الأنوار الكاشفة ذات النطاق الواسع أن تضيء المنطقة الواقعة في مؤخرة السفينة وتساعد على رصد كل من يقترب منها، ويمكن استخدام أضواء أجهزة إسقاط بانتظام للبحث عن المراكب المشبوهة بواسطة التوجيه

<sup>1</sup> - IMO, MSC/Circ.623 /Rev.3, Annex , Para.25.

<sup>2</sup> - (UKMTO.Dubai) هي أول نقطة اتصال للسفن في المنطقة، والتعامل اليومي بين الربانة والقوات البحرية يتم من خلالها، فهي تتحدث مع السفن وتتواصل بصورة مباشرة مع (MSC-HOA) والقادة البحريين في البحر، بينما يعمل مكتب الاتصال البحري (MARLO) كوسيلة لنقل المعلومات بين القوى البحرية والمجتمع الملاحي التجاري داخل المنطقة. أنظر الوثيقة: IMO, MSC.1/Circ.1335, Annex 2, P.3.

<sup>3</sup> - بوقجزطة فؤاد، المرجع السابق، ص ص 63-65.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الراداري إن أمكن، وعلى أفراد الطاقم القائمين بالخدمة في المناطق الخارجية للسفينة حينما تكون راسية أو مبحرة أن يتفادوا الظهور بشكل مكشوف لأن ذلك قد يعرضهم للاحتجاز على يد المهاجمين أو إطلاق النار عليهم.<sup>1</sup>

و تطبيقاً لخطة أمن السفينة، من الواجب إقفال كل الأبواب المفضية إلى برج الملاحة و غرفة المحركات، و حجرة التوجيه، و قمرات الضباط، و أماكن معيشة الطاقم، كما ينبغي تفقدها بانتظام، و يجب إقفال الفتحات و النوافذ التي تتيح الوصول إلى مثل هذه الأماكن، كما يجب إقفال المناور و تثبيتها، و يتعين تعزيز الأبواب الداخلية ضمن المناطق المحمية التي تفضي مباشرة إلى المناطق الأساسية مثل برج الملاحة، و غرفة الراديو، و غرفة المحركات و قمرة الربان، و أن تجهز هذه المناطق بنظم الإنذار الأوتوماتيكي.<sup>2</sup>

### 6- التأكد من صلاحية مشاعل الاستغاثة و جاهزية الأسلحة النارية و خراطيم المياه:

من الإجراءات الهامة في خطة أمن السفينة أثناء الإبحار، التأكد من صلاحية مشاعل الاستغاثة و جاهزيتها للاستخدام عند الحاجة و الاشتباه بأي هجوم قرصني حتى لا يفاجأ طاقم السفينة بعدم جاهزيتها إضافة إلى التأكد من جاهزية و سلامة خراطيم و مضخات المياه التي يمكن أن يستخدمها الطاقم لصد الهجوم ، و إذا كانت السفينة مجهزة بأسلحة نارية فيجب التأكد من سلامتها مع التأكيد على أن المنظمة البحرية الدولية لا تؤيد حمل الأسلحة النارية بكثرة على السفينة لأنها قد تكون هدفاً للقراصنة، و قد تستخدم سلباً إذا تمكنوا من الاستيلاء عليها.<sup>3</sup>

1 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 102.

2 - In accordance with the ship security plan, all doors allowing access to the bridge, engine room, steering gear compartments, officers' cabins and crew accommodation should be secured and controlled at all times and should be regularly inspected. The intention should be to establish secure areas which attackers will find difficult to penetrate. Consideration should be given to the installation of special access control systems to the ship's secure areas. Ports, scuttles and windows which could provide access to such secure areas should be securely closed and should have laminated glass, if possible. Deadlights should be shut and clipped tightly. The internal doors within secure areas which give immediate access to key areas such as the bridge, radio room, engine room and master's cabin, should be strengthened and have special access control systems and automatic alarms.

- IMO, MSC/Circ.623 /Rev.3, Annex , Para.35.

3 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 103.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

ثالثا: تنفيذ خطة أمن السفينة و التصدي لهجوم القرصنة.

تتغير إجراءات خطة أمن السفينة للتصدي لهجوم القرصنة، تبعا للمراحل التي تمر عليها عمليات الهجوم، بدءا بالاشتباه بالهجوم، و تأكد الهجوم، و أثناءه، ثم مرحلة ما بعد الهجوم، و هناك قواعد هامة يجب الأخذ بها في كل مرحلة من هذه المراحل:

### 1- الإجراءات المتبعة عند الاشتباه باعتداء القرصنة:

في هذه المرحلة يجب العمل على أمرين أساسيين هما: الاكتشاف المبكر من جهة وتفعيل الاتصال بأجهزة الأمن القريبة و بث رسائل التنبيه للسفن بأي طريقة من جهة أخرى.

#### أ- الاكتشاف المبكر للهجوم:

يعتبر الاكتشاف المبكر للمهاجمين خط الدفاع الأول، ففي حال نجاح المراقبة فإن مركب القرصنة يكتشف في الوقت المناسب، و في هذه المرحلة تحديدا يجب العمل فورا على إبلاغ قوات الأمن في أقرب دولة ساحلية أو شاطئية عبر مركز تنسيق الإنقاذ، وذلك باستخدام نموذج رسائل السفن المعد لذلك، و من الواجب تحذير أفراد الطاقم و الطلب إليهم التوجه إلى مراكزهم الدفاعية إن لم يكونوا فيها بالفعل.<sup>1</sup>

#### ب - تفعيل الاتصال مع المراكز الأمنية والإبلاغ واستعداد الطاقم:

تفعيل الاتصال هي الخطوة التي تسبق الإبلاغ الفعلي، فإذا لم تكن السفينة على اتصال مسبق بقوات الأمن في الدولة الساحلية القريبة، فمن الواجب إقامة الاتصال بمجرد الاشتباه، و حتى قبل الاكتشاف الفعلي، للتأكد من جاهزية الطاقم ليكون على استعداد، كما ينبغي عند اكتشاف الهجوم أن تطلق السفينة مجموعة من الإشارات الصوتية و الضوئية

<sup>1</sup> - Early detection of suspected attacks must be the first line of defence. If the vigilance and surveillance has been successful, a pirate/armed robbery vessel will be detected early. This is the stage at which the security forces of the nearest littoral or coastal State must be informed through the RCC, using the ships' message format contained in appendix 2. The ship's crew should be warned and, if not already in their defensive positions, they should move to them. Evasive manoeuvres and hoses should be vigorously employed as detailed in the preparation phase.

- IMO, MSC/Circ.623 /Rev.3, Annex , Para. 47.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

لتحذير السفن الأخرى القريبة بأن هناك هجوماً يوشك أن يقع عليها مع مراعاة الأنظمة والقواعد التي تطبقها الدولة إذا كانت في مياه الإقليمية.<sup>1</sup>

### 2 - الإجراءات المتبعة في حالة الاعتداء من القرصنة.

تشمل هذه المرحلة ثلاث خطوات: الأولى قبل تمكن القرصنة من الصعود إلى السفينة، والثانية بعد تمكنهم من الصعود، و الثالثة في حالة السيطرة على السفينة، و يجب اتخاذ إجراءات التصدي لهجوم القرصنة حسب الترتيب التالي:

#### أ - الإنذار:

إذا تم اعتداء من القرصنة على السفينة فيجب تفعيل نظام الإنذار، فإذا مارس الربان حقه في إطفاء نظام التحديد الأوتوماتيكي خلال العبور في منطقة القرصنة، فيجب تشغيله فور وقوع السفينة تحت الاعتداء من قبل القرصنة، و إطلاق إنذار الطوارئ و إعلان " اعتداء قرصنة" وفقاً لخطة أمن السفينة، و إطلاق نداء "May day" على قناة 16 عالية التردد، و احتياطياً القناة 08 المراقبة من القوات البحرية، و إرسال رسالة استغاثة من خلال النداء الانتقائي الرقمي (DSC) و (Inmarsat-c) و إقامة اتصالات هاتفية مع (UKMTO.Dubai).<sup>2</sup>

<sup>1</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 105.

<sup>2</sup> - If Attacked by Pirates

- Follow the ship's pre-prepared contingency plan.
  - Activate the Emergency Communication Plan, and report the attack immediately to the single primary point of contact in the event of an attack, which is UKMTO Dubai. (MSCHOA, as the continually manned maritime security watch centre for piracy attacks in the region, will continue to function as a back-up contact point in the event of an attack).
  - Activate the Ship Security Alert System (SSAS), which will alert your Company Security Officer and flag state. Post attack reports should be communicated as quickly as possible to all relevant piracy reporting centres as explained in section 9.
  - If the master has exercised his right to turn off the Automatic Identification System (AIS) during transit of the piracy area, this should be turned on once the ship comes under pirate attack.
  - Sound the emergency alarm and make a 'pirate attack' (PA) announcement in accordance with the ship's emergency plan.
  - Make a "Mayday" call on VHF Ch. 16 (and backup Ch. 08, which is monitored by naval units). Send a distress message via the DSC (Digital Selective Calling) system and Inmarsat-C, as applicable. Establish telephone communication with UKMTO Dubai.
- IMO, MSC.1/Circ.1335,Annex 2 ,P.9.

**ب - محاولة اللجوء إلى المناورات التملصية والمراوغة:**

يهدف استخدام المناورات بإحداث أمواج عن طريق حركة السفينة و دورانها إلى ردع المهاجمين، أو تأخير صعودهم إلى ظهر السفينة، و إلى إتاحة الفرصة أمام كل أفراد الطاقم للاحتماء بالمناطق المحمية، و الاستعداد إلى المرحلة التالية من التصدي، و دراسة التحول إلى الأمام لمواجهة أضواء السطح لجذب الانتباه إلى السفينة، و المساعدة على التحديد الايجابي لها عند وصول القوات العسكرية.<sup>1</sup>

**ج -استخدام الخراطيم لمنع المهاجمين من الصعود:**

يجب النظر في أمر استخدام خراطيم المياه إذا لم تفلح المناورات في التخلص من المهاجمين، و تشير تقارير المنظمة البحرية إلى أنه قد ينجح الضغط المائي في ردع و صد المهاجمين، و تبعاً لذلك يجب دراسة إمكانية توفير تجهيزات خاصة لتوجيه الخراطيم بما يوفر الوقاية لمشغل الخرطوم.<sup>2</sup>

**3- الإجراءات المتخذة في حالة سيطرة المهاجمين على السفينة.**

حينما يتمكن المهاجمون من الصعود إلى السفينة فإن تدابير الربان و الطاقم وفق خطة أمن السفينة يجب أن تهدف إلى تحقيق المستوى الأقصى من السلامة لمن هم على متن السفينة، و ذلك بعدم إبداء أي مقاومة، مع الحفاظ على الهدوء والتعاون التام مع القراصنة، و ضمان العمل على بقاء الطاقم متحكماً بملاحقتها من جهة ، يجب البقاء بعيداً عن الأبواب و الفجوات، و عدم مقاومة الدخول واستخدام طرق اتصالات الطوارئ.<sup>3</sup>

**4- الإجراءات المتبعة بعد انتهاء هجوم القراصنة أو انسحابهم.**

في هذه المرحلة يجب إتباع الخطوات التالية:

1 - بوقجزطة فؤاد، المرجع السابق، ص 67.

2- علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 107.

3 - بوقجزطة فؤاد، المرجع السابق، ص 67.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

- إعداد تقارير ما بعد الهجوم و تحريز التسجيلات المصورة مثل شرائط الدارات التلفزيونية المغلقة.

- حماية موقع الجريمة.

- جرد ممتلكات العاملين.

- فتح المناطق المغلقة ، و نزع الخراطيم ، و إعادة السفينة إلى الأوضاع العادية من الحراسة و الإضاءة.

- تصوير مكان الحادثة إذا أمكن ذلك.<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: استخدام برامج المراقبة البحرية لصد الأعمال غير المشروعة.

أمام اتساع نطاق الأعمال غير المشروعة في البحر، و تهديدها لحركة الملاحة البحرية و التجارة الدولية، كان لزاما على الدول بصفتها الجماعية التفكير في وضع استراتيجية تمكنهم من معرفة البيئة البحرية من أجل توقع التهديدات و تنسيق ردود الفعل، ذلك أن التاريخ يؤكد فشل جميع الدول و عدم قدرتها في الدفاع عن نفسها بمفردها، على مساحة تغطي حوالي 360 مليون كيلومتر مربع، أو حتى تعرف ما يحدث هناك، و هذا راجع لخصوصية البحر الضخمة و كثافته السكانية المنخفضة خارج المياه الإقليمية، حيث يتردد على المحيطات ما يقارب 50000 سفينة تجارية.<sup>2</sup>

كما تأكدت تلك الدول أن خيار القوة لا يكفي لوحده لصد تلك الجرائم البحرية، إن لم تصاحبه آلية تمكنهم من جمع و معالجة و تبادل المعلومات المتعلقة بتلك الجرائم، كتحديد المواقع و تنفيذ أساليب العمل المناسبة، و هذا لن يتأتى إلا بإتباع أسلوب المراقبة البحرية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 109.

<sup>2</sup>- Roland Le GOFF, la protection des navires soumis au risque de piraterie, thèse de doctorat, Université de Nantes, 2016, P.245

<sup>3</sup> -Ibid, P.246.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و تعرف المراقبة البحرية على أنها المراقبة المنهجية لمنطقة البحر - السطحية وتحت سطح الماء - بأي وسيلة تقنية متاحة لتحديد مواقع و تحركات السفن،<sup>1</sup> و تعرفها المفوضية الأوروبية على أنها: " فهم جميع الأنشطة التي تتم في البحر والتي قد يكون لها تأثير على سلامة أو أمن أو اقتصاد أو بيئة الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء".<sup>2</sup>

و الحقيقة أن أسلوب المراقبة البحرية ليس وليد اللحظة، بل ارتبط وجوده بفكرة السيادة على المسطحات البحرية في بداية القرن 16، حيث عملت بعض الدول مثل فرنسا على تكليف سكانها المحليين و الصيادين بمهمة حراسة شواطئها، و ألزمتهم بضرورة تنبيه قواتها العسكرية باستخدام إشارة الدخان نهارا والنار ليلا، ثم عملت بعد ذلك على إنشاء ميليشيات خفر السواحل و دعمتهم بشركات المدفعية المتقلة، و أستمر الأمر في التطور حتى برزت المراقبة البحرية المعاصرة في القرن 19، التي تزامنت مع ظهور الثورة الصناعية و التقنيات الحديثة في هذا المجال.<sup>3</sup>

و بالرغم من التطورات التكنولوجية التي شهدتها القرن 20، إلا أنها بقيت غير قادرة على جمع و تخزين و معالجة المعلومات المطلوبة لدعم نهج المراقبة البحرية، حيث ظلت هذه المراقبة محدودة جغرافيا، غير أن ما عرفته 20 عاما الأخيرة من تطور لوسائل تحديد المواقع عبر الأقمار الصناعية و نقل و إدارة كميات كبيرة من البيانات، أدى إلى إنشاء أنظمة لإنتاج و نقل المعلومات مثل نظام الإنذار الأمني للسفن (SSAS)، و الأختام الإلكترونية للحاويات، و نظام تحديد الهوية التلقائي (AIS)، ونظام تحديد الهوية و التتبع على المدى البعيد (LRIT)، كما مكنت الطاقة الحاسوبية و التخزينية المتوفرة الآن للدول و الشركات و المنظمات الدولية و حتى الأفراد، من إنشاء قواعد بيانات على جميع السفن المنتشرة في المحيطات، سواء تعلق الأمر بمعلومات عن السفينة، أو الطاقم، أو الشحنات التي تحملها.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Cédric Lebœuf, De la surveillance des activités humaines en mer. essai sur les rapports du droit et de la technique, thèse de doctorat, Université de Nantes, 2013, P.135.

<sup>2</sup> - Integrating Maritime Surveillance, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament , Publications Office of the European Union, 2010, P.7.

<sup>3</sup> - مزيد من التفاصيل حول التطور التاريخي لأسلوب المراقبة البحرية في فرنسا، يراجع:

- Cédric Lebœuf, Op.Cit, PP.57-67.

<sup>4</sup> - Roland Le GOFF, Op.Cit, P.247.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و قد أصبح استخدام تكنولوجيا الأقمار الصناعية للمراقبة البحرية في الوقت الحاضر، أكثر انتشارًا نظرًا للمزايا التي توفرها هذه التقنية ليس من ناحية الاكتشاف فحسب بل لقدرتها على إدارة المخاطر و التهديدات في البحر، فقد مكنت تكنولوجيا الفضاء السفن من معرفة الوقت الفعلي تقريبًا لظروف الملاحة والطريق و موقع السفينة المحيطة و هويتها و شحناتها،<sup>1</sup> و في مجال الاتصالات فقد ساعدت الأنظمة الساتلية مثل Thuraya و Iridium و Inmarsat السفن على نقل المعلومات بينها وبين مختلف الهيئات المهمة بحفظ الأمن البحري، بدقة و سرعة و بطريقة آمنة، كما تدعمت مشاريع المراقبة البحرية بتقنية حديثة تعمل أقرب للبحر من الأقمار الصناعية، و المتمثلة في الطائرات بدون طيار التي قدمت أداءًا ممتاز و أثبتت فعاليتها في هذا المجال، نظرًا لطول مدة الرصد و تكلفتها المادية القليلة مقارنة بما تكلفه طائرات البوينغ الاستطلاعية.<sup>2</sup>

و لا شك أن استخدام التكنولوجيات الحديثة أصبح أمرًا ضروريًا، نظرًا لدورها الفعال في تحقيق الأمن و السلامة البحريان، من خلال تسهيل عمليات المراقبة البحرية التي تمكن من الاكتشاف المبكر لهجمات الإرهاب البحري المحتملة، لتجاوز هشاشة الدول في مواجهة تهديد الإرهاب الذي يتجاهل الحدود، و كذلك الأمر بالنسبة لظاهرة الهجرة غير الشرعية التي تعتمد على عنصر الإخفاء و الخلسة لقيامها، و من ثم وجب استخدام التكنولوجيات الحديثة لكشف عمليات التهريب التي تتم عبر البحر.<sup>3</sup>

و تجدر الإشارة إلى أن المراقبة البحرية لا تقتصر على السفن فحسب، بل تمتد لتشمل الحاويات و الحدود البحرية للدول، و هو الأمر الذي سنتناوله في التفصيل التالي:

---

<sup>1</sup> - Cédric Lebœuf, Satellite Surveillance of the Sea: the Technical Evidence, a written revised version of a communication performed during the international symposium MARISK, Nantes, France, 26–27 January, 2012, P. 2.

<sup>2</sup> -Roland Le GOFF, Surveillance maritime: Nouvelles technologies et coopérations en vue du développement de la connaissance du domaine maritime, Le colloque international Zones maritimes: Le contrôle et la prévention du trafic illicite en mer s'est tenu les 5 et 6 octobre 2015, Nantes, France, P.244.

<sup>3</sup> - لمزيد من التفاصيل حول دور التكنولوجيات الحديثة في تحقيق الأمن و السلامة البحريان، يراجع:

- Kamel Haddoum, Le Droit Maritime Face aux nouvelles Technologies, Colloque International, L'Intelligence Artificiel : Un nouveau Défi pour le Droit , organisé par Université d'Alger 1, Alger 27 et 28 Novembre 2018.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري. أولاً: الرقابة على الحاويات.

لقد باتت خطوط النقل البحري بمثابة الشرايين الحيوية للتجارة الدولية، إذ يُنقل عبرها ما يزيد عن 750 مليون حاوية سنوياً، و هو ما يمثل 90% من تجارة الشحن العالمية، إلا أن هذا لا يمنح فرصاً للحكومات و الأعمال التجارية المشروعة فحسب، بل يمنح فرصاً أيضاً للإرهابيين وجماعات الجريمة المنظمة عبر الوطنية لنقل أي شيء، من السلع المشروعة المستخدمة في عمليات غسل الأموال، إلى المخدرات المحظورة وحتى المواد المستخدمة في صنع أسلحة الدمار الشامل، و هي الأعمال التي يطلق عليها بالجريمة المعلبة.

و قد عرفت عمليات إنفاذ القانون لصد تلك الجرائم صعوبات كبيرة، نظراً لسرعة مناولة الحاويات، و ضعف عمليات الفحص التي تخضع لها الحاويات، حيث يقدر خضوع 2% فحسب من مجموع حاويات الشحن لعمليات الفحص، بالإضافة إلى انتشار وسائل الإخفاء المعقدة و تفشي الفساد، و انعدام الثقة و التنسيق بين الوكالات الحكومية و الجهات الفاعلة في القطاع الخاص، هذا الأمر دفع بمكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة (UNODC) و منظمة الجمارك العالمية (WCO) إلى إطلاق برنامج مراقبة الحاويات العالمي في عام 2004، بغرض بناء قدرات الدول الساعية إلى تحسين معاييرها الخاصة بأمن التجارة وبتسهيلها توصيف الحاويات المستخدمة لنقل البضائع غير المشروعة واستهدافها ومعاينتها، بهدف إرساء تدابير فعالة لمراقبة الحاويات ليس فقط فيما يخص الإتجار بالمخدرات، بل تمتد تلك التدابير لتشمل بقية النشاطات غير المشروعة كالاتجار بالأسلحة.<sup>1</sup>

و بالموازاة مع البرنامج السابق الذكر، فقد أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية ومن جانب واحد مبادرة أمن الحاويات (CSI)، و هي عبارة عن برنامج آخر يتعلق بالحاويات البحرية تم إقراره بعد فترة وجيزة من أحداث 11 سبتمبر 2001، و كان ذلك في جانفي

<sup>1</sup> - مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة و منظمة الجمارك العالمية، لمحة مركزة عن برنامج مراقبة الحاويات، 2016، الرابط الإلكتروني:

[https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica//CCP/1904616\\_CCP\\_Focus\\_Sheet\\_A\\_ebook.pdf](https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica//CCP/1904616_CCP_Focus_Sheet_A_ebook.pdf)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

2002، تهدف إلى منع تهريب الإرهابيين للأسلحة باستخدام الحاويات عبر المحيطات،<sup>1</sup> و هي المبادرة التي تحتوي على أربعة أجزاء:

- 1- وضع معايير أمنية لتحديد الحاويات عالية الخطورة بناءً على المعلومات المسبقة.
- 2- الفحص المسبق لتلك الحاويات التي تم تحديدها على أنها عالية الخطورة قبل وصولها إلى الموانئ الأمريكية.
- 3- استخدام التكنولوجيا لفحص الحاويات ذات الخطورة العالية بسرعة، بما في ذلك أجهزة الكشف عن الإشعاع وآلات الأشعة السينية وأشعة جاما واسعة النطاق.
4. تطوير حاويات آمنة و ذكية.

و لتنفيذ CSI، دخلت الجمارك الأمريكية في اتفاقيات ثنائية و شركات مع الحكومات الأجنبية، تقضي بنشر ضباط الولايات المتحدة في الموانئ الأجنبية لمراقبة حاويات الشحن المرسله مسبقاً للولايات المتحدة قبل شحنها، مع الإشارة إلى أن السلطات الأمريكية أقرت مبدأ المعاملة بالمثل للبلدان المشاركة في المبادرة، و التي يمكنها بالتالي إرسال ضباط الجمارك إلى الموانئ الأمريكية الرئيسية لاستهداف الحاويات المتجهة إلى بلدانهم.<sup>2</sup>

وقد لعبت التقنيات الحديثة دورا بارزا في تعزيز عمليات الرقابة على الحاويات، حيث سمحت الأختام الالكترونية المرفقة على باب الحاوية، بالإضافة إلى الأمن الميكانيكي، بالتحقق الآلي من سلامة الحاويات، كذلك يتم استخدام أجهزة التتبع وأجهزة استشعار الاقتحام، حيث يمكنها توصيل الانتهاكات في الوقت الفعلي من خلال الاتصالات الخلوية أو الساتلية إلى مركز التحكم، و مستشعرات التسلل عموماً نوعين، مستشعر للباب يستشعر فتح الباب، و مستشعر الضوء يتمثل في مستشعرات الأشعة تحت الحمراء، و التي يمكنها اكتشاف الاختراقات التي تتجاوز باب الحاوية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - United States, Trade Policy Review, Doc: (WT/TPR/S/126), para. 21.

<sup>2</sup> - UNCTAD, container security: major initiatives and related international developments, Doc: UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, 26 February 2004, Para.12-13.

<sup>3</sup> - Johan Scholliers. Antti Permala . Sirra Toivonen . Hannu Salmela, Improving the security of containers in port related supply chains , Transportation Research Procedia, Vol.14, 2016, Finland, P.1377.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري. ثانيا: مراقبة الحدود البحرية.

لقد عملت جميع الدول على وضع تدابير و آليات قانونية على مستوى تشريعاتها لتنظيم إقليمها البحري و الحفاظ على سلامته و أمنه، من كل ما من شأنه عرقلة استقراره، و ذلك بإحداث هيئات و أجهزة متخصصة تتولى الحفاظ على مصالحها في البحر من خلال تطبيق القوانين الهادفة إلى مكافحة الجرائم البحرية، و ذلك بمراقبة الأفعال التي تتم في أقاليمها البحرية.<sup>1</sup>

و في هذا الخصوص، أوكلت الجزائر هذه المهمة للمصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، و ذلك بموجب الأمر 73-12،<sup>2</sup> و التي تم تغيير تسميتها في وقت لاحق وأصبح يطلق عليها المصلحة الوطنية لحراس السواحل بموجب المرسوم الرئاسي رقم 01-17،<sup>3</sup> و هي مصلحة تابعة لوزارة الدفاع الوطني تتكفل أساسا بحراسة الموانئ و حمايتها من كل محاولات التهريب البحري، و حراسة الشواطئ و إفشال محاولات تهريب المهاجرين الغير شرعيين عن طريق البحر، و تكلف أيضا بمهمة انقذ المهاجرين الغير شرعيين من الغرق في عرض البحر، كما أن لها لوازم و وسائل حديثة و بحارة أكفاء يشاركون بطريقة فعالة و محكمة لضبط الأشخاص المتورطون في الهجرة السرية، و تجوب في البحر كي تقوم بالتدخلات لإيقاف كل المركبات والقوارب التي يمكن أن تساهم في تهريب الأشخاص و إحباط كل المحاولات لذلك، كما أنها تقوم بحراسة البواخر الأجنبية.<sup>4</sup>

و لتحقيق تلك الأهداف، تدعمت المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ و القوات البحرية بشكل عام بطوافات و زوارق سريعة و زوارق إنقاذ، كما أنشئت على طول الشريط

---

1 - بن عيسى حياة، مصلحة حراس الشواطئ و دورها في دعم الأمن البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، عدد 3، 2015، ص 187.

2 - الأمر رقم 73-12 المؤرخ في 3 افريل 1973، المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، ج.ر عدد 28، الصادرة بتاريخ 6 أفريل 1973.

3 - راجع المادة 2 من المرسوم الرئاسي رقم 01-17 المتعلق بمهام المصلحة الوطنية لحراس السواحل و تنظيمها، ج.ر عدد 1 الصادرة بتاريخ 4 جانفي 2017.

4 - يوسفات علي هاشم و بن الطيبي مبارك، الآليات القانونية لمكافحة الهجرة غير الشرعية في الجزائر (قراءة تحليلية للنصوص الداخلية والدولية)، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، المجلد 8، عدد 1، 2019، ص 348.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الساحلي أبراج مراقبة و مجموعات المدفعية الساحلية، و مجموعات كتائب المشاة البحرية، كما تدعمت بورشات لتصليح أسطولها البحري، و أنشئت عدة مدارس و مراكز تكوين لأفرادها في كل من تموشنت، جيجل، أرزيو و الغزوات، و أقسام الطيران البحري و قسم الكشف و مراقبة المنافذ البحرية، و سعيا من القوات البحرية لضمان أحسن تكوين لأفرادها- بما في ذلك عناصر المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ-، عقدت العديد من العلاقات الخارجية للشراكة و التعاون مع بحريات أجنبية من خلال تمارين و تدريبات لأطقمها و من أهمها: الرئيس حميدو، ميداكسي وفينيكسي اكسبريس، كما قادت سنة 2008 التمرين البحري متعدد الجنسيات (المد8) في إطار مبادرة 5+5 دفاع.<sup>1</sup>

غير أن مسألة مراقبة الحدود البحرية، قد تأتي في شكل شراكة بين مجموعة من الدول، و المثال على ذلك ما قام به الإتحاد الأوروبي، حيث أنشأ الوكالة الأوروبية لمراقبة الحدود الخارجية FRONTEX،<sup>2</sup> و هي هيئة مستقلة متخصصة بكلفة بتنسيق التعاون العملي بين الدول الأعضاء في مجال حماية الحدود، و مساعدة الدول الأعضاء على تدريب حرس الحدود و تقديم الدعم التقني و العملي،<sup>3</sup> فقد أطلقت عمليات ظرفية لمراقبة و حماية الشواطئ الأوروبية و حمايتها في حالة الطوارئ، منها: تفعيل آلية جديدة تسمى (رابيت) - فرق التدخل السريع على الحدود-، التي تم نشرها أول مرة في اليونان في 2010، عملية (هيرا) - جزر الكناري والساحل الغربي لإفريقيا-، عملية (هرماس) -غرب المتوسط-، عملية (تريتون)، فضلاً عن عمليات وطنية بحتة مثل عملية (ماري نستروم) التي أطلقتها إيطاليا في 2012، وقد سمحت هذه العملية بإنقاذ آلاف من المهاجرين السريين من الغرق.<sup>4</sup>

و نظرا للحجم الكبير لتدفقات الهجرة غير المسبوقه نحو أراضي الاتحاد والحاجة المتزايدة إلى معالجة الوضع المأساوي على الحدود الخارجية، فقد بادر الاتحاد الأوروبي

1 - بن عيس حياة، المرجع السابق، ص 199.

2 - Règlement (CE) No 2007/2004 Du Conseil du 26 octobre 2004, portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, Journal officiel de l'Union européenne, 25.11.2004, L 349/1.

3 - بن بوعزيز أسيا، المرجع السابق، ص 34.

4 - حمزاوي جويده، الهجرة غير الشرعية: الانشغال الأمني الأوروبي في منطقة المتوسط"، مجلة دفاثر المتوسط، العدد 9، ديسمبر 2018، ص 12.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

إلى إنشاء حرس الحدود و خفر السواحل الأوروبية لضمان الإدارة المتكاملة للحدود الخارجية بهدف إدارة الحدود الخارجية بكفاءة، و يشمل ذلك معالجة تحديات الهجرة و التهديدات المستقبلية المحتملة على تلك الحدود، و من ثم المساهمة في معالجة الجرائم الخطيرة العابرة للحدود، لضمان مستوى عالٍ من الأمن الداخلي داخل الاتحاد مع الاحترام الكامل للحقوق الأساسية و حرية حركة الأشخاص داخلها.<sup>1</sup>

و قد وسعت لائحة الاتحاد الأوروبي 2016/1624، من مهام و سلطات وكالة FRONTEX، فعلاوة على دورها الرئيسي المتمثل في وضع إستراتيجية تقنية وتشغيلية لتنفيذ الإدارة المتكاملة للحدود على مستوى الاتحاد، كلفت أيضا بالإشراف على التشغيل الفعال لمراقبة الحدود الخارجية، و تقديم مساعدات تقنية و تشغيلية متزايدة للدول الأعضاء من خلال عمليات مشتركة و تدخلات حدودية سريعة، ضمان التنفيذ العملي للتدابير في حالة تطلب الأمر اتخاذ إجراءات عاجلة على الحدود الخارجية، تقديم المساعدة التقنية و التشغيلية لدعم عمليات البحث و الإنقاذ للأشخاص الذين يتعرضون لمحنة في البحر، و تنظيم و تنسيق و إجراء عمليات العودة.<sup>2</sup>

كما سعى الاتحاد الأوروبي إلى تعزيز رقابته لحدوده الخارجية من خلال إنشائه لنظام مراقبة الحدود الأوروبية (EUROSUR)، من أجل تعزيز تبادل المعلومات والتعاون التشغيلي بين السلطات الوطنية للدول الأعضاء و كذلك مع وكالة Frontex، حيث يزودهما نظام EUROSUR بالبنية التحتية و الأدوات اللازمة لتحسين الوعي الظرفي والقدرة على رد الفعل على الحدود الخارجية للدول الأعضاء في الاتحاد، بغرض اكتشاف و منع و مكافحة الهجرة غير الشرعية، و الجريمة العابرة للحدود والمساهمة في ضمان حماية و إنقاذ حياة المهاجرين.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - Voir l'article 1 de Règlement (UE) 2016/1624 Du Parlement Européen et du Conseil du 14 septembre 2016, relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes, modifiant le règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (CE) no 863/2007 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) no 2007/2004 du Conseil et la décision 2005/267/CE du Conseil, , Journal officiel de l'Union européenne, 16.9.2016, L 251/10.

<sup>2</sup> - Voir Section 3 et 4 de Règlement (UE) 2016/1624.

<sup>3</sup>- Règlement (UE) No 1052/2013 Du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2013, portant création du système européen de surveillance des frontières (Eurosir), Journal officiel de l'Union européenne, 6.11.2013, L 295/11, Para.1.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و في الأخير يمكننا القول أن المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية Code ISPS قد نجحت إلى حد ما في تحقيق أهدافها، و ذلك بالحفاظ على أمن النقل البحري و استقراره، من خلال التقليل من حجم المخاطر البحرية بمحاربتها للجريمة البحرية و خاصة الإرهاب البحري، كما لعبت التوجيهات و التدابير التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية لأصحاب السفن و مشغليها و ربابنتها و طواقمها، دورا بارزا في منع أعمال القرصنة و السطو المسلح خاصة قبالة السواحل الصومالية. كما ساهمت التكنولوجيات الحديثة في تعزيز الأمن البحري بصفة عامة، من خلال استخدامها في برامج المراقبة المختلفة، التي مكنت الدول من مراقبة الحاويات و مواقع السفن بشكل دقيق بالرغم من اتساع المساحات البحرية، الأمر الذي سهل على الدول توقع هجمات الإرهاب البحري و القرصنة، و عمليات تهريب المهاجرين.

### **المطلب الثاني: إجراءات مكافحة باستخدام القوة.**

تتضمن هذه الإجراءات استخدام القوة العسكرية لحماية السفن التجارية من التهديدات التي تتربص بها عبر مختلف المناطق الشديدة الخطورة، و تتولى هذه المهمة بصفة رئيسية الدول سواء بصفتها الفردية عبر مناطقها البحرية الإقليمية، أو بصورة جماعية تنفيذًا لقرارات مجلس الأمن المتعلقة بردع الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر- القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، و الهجرة غير الشرعية انطلاقًا من السواحل الليبية-، و بالموازاة مع هذا الأسلوب تتولى أيضا الجهات الفاعلة غير الحكومية كشركات الشحن توفير حماية ذاتية للسفن التجارية وذلك من خلال فرق الحراسة الخاصة المتواجدة على متن السفن، هذا ما سنتناوله في التفصيل التالي:

### **الفرع الأول: الحماية الذاتية للسفن (الأمن البحري الخاص).**

نظرا للتكلفة الاقتصادية الضخمة التي رتبها دوريات الأساطيل البحرية في المناطق الشديدة الخطورة لحماية السفن من القرصنة البحرية و السطو المسلح، و أمام حقيقة فشل تلك الأساطيل في توفير الحماية لكل سفينة على حدا، فقد طالب ملاك السفن بحقهم في الدفاع عن النفس و ذلك باستئجار حراس مسلحين خاصين لمرافقتهم عند السفر عبر المياه الموبوءة بالقرصنة، و على الرغم من أنه سبق للفاعلين في صناعة الشحن أن وجهوا تحذيرات من اعتماد أسلوب الأمن الخاص بالسفن بسبب مخاوف تصاعد العنف و



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

التكلفة، إلا أنهم غيروا آرائهم بسرعة في ضوء الفعالية التي حققها أسلوب الحماية الذاتية على متن السفن.<sup>1</sup>

و قد أدت تلك الدعوات لسد الفجوة الأمنية الواضحة التي تركتها قيود الأساطيل البحرية إلى بروز ظاهرة جديدة منذ منتصف عام 2011 تقريبا، حيث سمحت دول العلم لمالكي السفن بتوظيف حراس مسلحين خاصين لحمايتهم من أعمال القرصنة، وتشير التقديرات إلى أن النسبة المئوية للسفن التي تستخدم حراسا مسلحين ارتفعت في عام 2011 من حوالي 10% إلى 50%، فقد استأجر مالكو السفن من 200 إلى 300 شركة خاصة للأمن البحري (PMSCs) و التي هرعت للاستفادة من الفجوة الأمنية الواضحة.<sup>2</sup>

و استجابة لتلك الدعوات تبنت الدول أسلوب الحماية الذاتية للسفن، حيث ذهب البعض منها إلى نشر أفراد عسكريين مسلحين مباشرة على متن سفن سميت بفصائل حماية السفن (VPDs)، في حين اختار البعض الآخر من الدول شركات الأمن البحري الخاصة (PMSCs) لحماية السفن، و قد أثار أسلوب الحماية على متن السفن سواء في شكل موظفي الدولة أو القطاع الخاص سلسلة من التحديات القانونية و أبرزها في

---

<sup>1</sup> - Given the unsustainable economic and political cost of patrolling navies and the proven effectiveness of private security personnel, much of the discussion of piracy solutions has turned to the use of private maritime security contractors. Though there was a time when private industry claimed to be wary of carrying private security on ships—citing concerns of escalating violence and cost—maritime shippers have rapidly changed their minds in light of on-ship security's proven effectiveness. Today, private security carriage is a part of best management practices in the shipping industry.

- Paul R. Williams & Lowry Pressly, Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution, Case Western Reserve Journal of International Law, Vol. 46, 2013, P. 191.

<sup>2</sup> - Calls to fill this apparent security gap left open by the limitations of the naval fleets has resulted in a relatively new phenomenon: since about mid-2011, flag states have increasingly authorized their ship owners to hire private armed guards to protect them against acts of maritime piracy. Estimates indicate that in 2011 the percentage of ships employing armed guards rose from approximately 10% to 50%. Ship owners hire guards from the 200 to 300 private maritime security companies (PMSCs) that have rushed in to capitalize on the apparent security gap

- Yvonne M. Dutton, gunslingers on the high seas: a call for regulation, Duke Journal of Comparative & International law, Vol.24, 2013, P.108.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

استخدام القوة ضد القراصنة المشتبه بهم،<sup>1</sup> الأمر الذي يتطلب تقييد هذا الحق بشروط تتماشى و القانون الدولي و الوطني.

### أولاً: فصائل حماية السفن (VPDs).

تعرف فصائل حماية السفن (VPD) بأنها: "الوحدات العسكرية أو وحدات إنفاذ القانون التي يتم إطلاقها على متن سفينة مدنية لضمان حمايتها من الهجمات المحتملة"،<sup>2</sup> و هو فريق مكون عادة من قوات مشاة البحرية في دولة العلم، فمع تقلص ميزانيات الدفاع، توظف الحكومات سرا جنودها لتوفير الأمن على متن السفن التجارية، حيث يتم توظيف فصائل حماية السفن (VPDs) لشركات الشحن الفردية للقيام بواجبات الحماية في مناطق العبور شديدة الخطورة أو على متن سفن برنامج الغذاء العالمي كما هو الحال في خليج عدن و قبالة السواحل الصومالية، و قد ازدادت قائمة البلدان التي تعتمد على أسلوب VPDs في السنوات الأخيرة بالرغم من عدم وضوح الحدود الفاصلة بين الخدمات السيادية التي تقدمها و أفعال المرتزقة خصوصا في استخدام القوة.<sup>3</sup>

غير أن هذا الأسلوب يثير العديد من المشكلات العملية و القانونية، منها مشكلة تحديد أولويات السفن المؤهلة لهذا النوع من الحماية، و كذلك الصعوبات المتصلة بتوضيح العلاقة بين ربان و طاقم السفينة مع الأفراد العسكريين، و كذلك المعوقات التي تترتب على الرسو و استخدام الأسلحة على متن السفينة التجارية، بالإضافة إلى معضلة تحديد الطبيعة القانونية للسفينة (مدنية أم عسكرية).<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Yue Kiu Mark Leung, Legal challenges with the use of Vessel Protection Detachments and Private Maritime Security Company guards for on board ship protection against piracy, Master's Thesis in Law of the Sea, Faculty of Law, University of Norway, 2018, P.2.

<sup>2</sup> - "military or law enforcement units embarked on civilian ship in order to ensure its protection against potential attacks".

- Kiara Neri , The use of force by military vessel protection detachments, Military Law and the Law of War Review, Vol 51, 2012, Belgium, P.74.

<sup>3</sup> - Srilatha Vallabu, Privately Contracted Armed Security Personnel in Indian Ocean Region, The international symposium Maritime areas: Control and prevention of illegal trafficking at sea was held on October 5 and 6, 2015, Nantes, France, p.271.

<sup>4</sup> - لمزيد من التفاصيل حول المشكلات القانونية التي يثيرها أسلوب فصائل حماية السفن (VPDs)، يراجع:

- Roland Le GOFF, la protection des navires soumis au risque de piraterie, Op.Cit, PP.376-379.

ثانياً: شركات الأمن البحري الخاصة (PMSCs).

تعرف المنظمة البحرية الدولية شركات الأمن البحري الخاصة (PMSC) على أنها: "المقاولون من القطاع الخاص الذين يعملون على توفير أفراد الأمن، مسلحين وغير مسلحين، على متن السفينة لحمايتها من القرصنة"<sup>1</sup>، و تقدم هذه الشركات خدماتها بشكل منهجي وفقاً لعقد بين ملاك السفينة و الشركة التي توفر الحراس الخاصين المسلحين، و هو عقد يحدد محيط عمل الحراس المسلحين، و توضح فيه سلسلة الحراسة، القيادة، و شروط إطلاق النار، و قد تم إصدار عقد من هذا النوع من قبل المجلس الدولي لبحر البلطيق (BIMCO)، و هو عقد معياري GUARDCON لتوظيف حراس أمن على متن السفن، يتضمن جميع النقاط المهمة لاحترام القانون الواجب التطبيق و يتناول على نطاق واسع قواعد استخدام القوة.<sup>2</sup>

غير أن هذه العقود لا تكفي لوحدها لتغطية أعمال شركات الأمن الخاصة بالكامل، بل تشترط أيضاً المنظمة البحرية الدولية بشأن الصعود للحراس المسلحين الخاصين، ضرورة الحصول على تصريح الصعود للحراس المسلحين الخاصين من دولة العلم، و رخصة الدولة التي سجلت فيها الشركة الأمنية التي توفر الحراس الخاصين المسلحين، و موافقة البلدان التي سيطلب من الحراس الخاصين المسلحين عبورها أو الذهاب إليها، و هو الشرط الأكثر صعوبة نظراً لأن الدول عادة ما تتمسك بسيادتها و لا تقبل بسهولة تحرك فرق من الحرس الخاص المسلح بحرية على أقاليمها.<sup>3</sup>

و تقدم شركات الأمن الخاصة مجموعة متنوعة من الخدمات كجزء من مكافحة القرصنة، تتم على سبيل المثال، في تقييم المخاطر، و منح الاستشارات و التدريب للعاملين في المناطق الساحلية و الموانئ، و توفر أيضاً وحدات حراسة مسلحة و غير

<sup>1</sup> - " Private maritime security companies (PMSC): Private contractors employed to provide security personnel, both armed and unarmed, on board for protection against piracy."

- Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area , IMO, 25 May 2012, MSC.1/Circ.1405/Rev.2,Annex, Para.2.

<sup>2</sup> - Roland Le GOFF, la protection des navires soumis au risque de piraterie, Op.Cit, P.384.

<sup>3</sup> - Interim guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area, IMO, 25 May 2012, MSC.1/Circ.1443.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

مسلحة، تضمن خدمات غير مميتة مثل استخدام أجهزة التصنت و الموجات الدقيقة، والمرافقة المسلحة، و حتى خدمات التفاوض لتسريح الرهائن.<sup>1</sup>

**ثالثاً: المعوقات القانونية التي تعترض أسلوب الحماية الذاتية للسفن.**

يثير أسلوب الحماية الذاتية لحماية السفن العديد من المشكلات العملية و القانونية، خاصة ما يترتب على عمل شركات الأمن البحري الخاصة، و بصفة أقل فصائل حماية السفن، بما في ذلك تقاسم المسؤوليات، و التعامل مع الأسلحة و شروط استخدام القوة.

### **1- تحديد المسؤوليات.**

يتطلب الرد على هجوم القرصنة ضرورة التنسيق بين عمل الحراس الخاصين المسلحين و طاقم السفينة، فلا يمكن لهما التصرف بشكل مستقل، لذلك تثار مسألة القيادة بين قبطان السفينة و قائد الحرس الخاص، و على الرغم من أن سرعة تنفيذ عمليات القرصنة تحد من خيارات الرد، إلا أن لقبطان السفينة الحق في إصدار أوامره استجابة للمسؤوليات الموكلة إليه بموجب القانونين الوطني و الدولي،<sup>2</sup> و تنسيق عمله مع عمل الحرس المسلح، فخيار تفويض القبطان لإذن فتح النار لفريق الحماية المسلحة الخاص و الاحتفاظ بحق النقض هو الأكثر فعالية إذا تم اتخاذ الاحتياطات اللازمة لاختيار الحراس المسلحين، فإذا كانت هناك شكوك حول تشكيلة الحراس المسلحين، فمن الأفضل بالتأكيد أن يحتفظ القبطان بتصريح إطلاق النار على مستواه، أما الخيار الأخير فهو ترك مسؤولية رد هجوم القرصنة لقائد فريق الحماية الخاصة، وهو الإجراء الذي يشبه إلى حد بعيد ما يحدث عندما يتم استلام الطيار لمسؤولية السفينة من القبطان عند

---

<sup>1</sup> - Remy Catheline , Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie , Pyramides, Vol. 21, 2011, PP.119-138.

<sup>2</sup> - تنص المادة 599 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يتعين على الريان أن يتخذ جميع التدابير الضرورية لحماية السفينة و البضائع و الأشخاص الموجودين على متنها من الضرر." كما تنص المادة 34-1 من اتفاقية SOLAS على أنه: " لا يجوز للمالك أو المستأجر أو الشركة التي تدير السفينة على النحو المحدد في المادة 9-1 أو أي شخص آخر، أن تعوق أو تمنع القبطان من اتخاذ أو تنفيذ أي قرار يكون ضروري لحماية حياة الإنسان في البحر وحماية البيئة البحرية."

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

رسوها بالميناء،<sup>1</sup> هذا الخيار الأخير يتطلب ضمانات قوية فيما يتعلق باختصاص الفريق المسلح، إذ يمكن أن يسد الفجوة في حالة عدم قدرة القبطان أو عدم كفاءته في مجال الحماية مع العلم أن هذا المبرر لا يعفي القبطان من مسؤولياته.<sup>2</sup>

كما تجب الإشارة إلى أن هذا الخيار الأخير يمكن اتخاذه دون إثارة أية مشكلة دولية، إذا كان فريق الحماية الخاصة من جنسية السفينة، أو كان من فصائل حماية السفن (VPDs) التي تتمتع بسلطة اتخاذ القرارات النهائية لاستخدام القوة لحماية السفينة، و كون أفرادها عسكريين فإن قبطان السفينة لا يتمتع بسلطة اتخاذ القرار النهائي بشأن استخدام القوة، حيث تقع هذه المسؤولية على عاتق قائد VPD، و يهدف هذا النظام إلى ضمان احتكار القوة من قبل الحكومة حتى لو كان فصيل حماية السفينة يعمل جنبا إلى جنب مع الأفراد الخاصين، و هذا يدخل في إطار الحق بالتحكم في القوة المميتة الذي يحتفظ به عملاء الدولة.<sup>3</sup>

### 2- مشكلة حمل الأسلحة على متن السفينة.

يجب على مالكي و مشغلي السفن معالجة صعوبة حمل الأسلحة عند السعي لوضع حراس مسلحين على سفنهم، فعليهم الامتثال لقوانين دولة العلم، و قوانين الدولة التي تتبعها الشركة الأمنية، كما يتعين عليهم أيضا الخضوع لقوانين الدول الساحلية التي يعبرون من خلالها، و تسمح بعض الدول الساحلية للشركات العسكرية و الأمنية الخاصة بتخزين أسلحتها في موانئها، في حين تتبنى دول أخرى قوانين صارمة تحظر الأسلحة الأجنبية في أراضيها، بينما يجيز البعض الآخر من الدول حمل أنواع معينة من الأسلحة، و نظرا للتعقيدات القانونية المتعلقة بحمل الأسلحة و نقلها، تقوم بعض الشركات العسكرية و الأمنية الخاصة بإلقاء الأسلحة في البحر لتجنب انتهاك لوائح الدولة الساحلية المتعلقة بالأسلحة عند الاتصال بالموانئ أو النزول إلى الوجهة النهائية،و ذلك بتعويم الأسلحة في

<sup>1</sup> - Voir Commandant François Laffoucrière, La responsabilité civile du pilote, Droit Maritime Française. 694, Juillet Aout 2008, P.596.

<sup>2</sup> -Roland Le GOFF, la protection des navires soumis au risque de piraterie, Op.Cit, P. 387.

<sup>3</sup> -Marten .Zwanenburg, Military vessel protection detachments: the experience of the Netherlands, Military Law and the Law of War Review, Vol 51, 2012, Belgium, P.112.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أعالي البحار، حيث يسمح هذا الترتيب لموظفيها بالبقاء في السفينة دون أسلحة و من ثم الحصول عليها فيما بعد خارج المياه الإقليمية للدولة الساحلية.<sup>1</sup>

و قد استغلت بعض الدول الساحلية هذا الوضع و جعلت منه فرصة للربح، خاصة مع ارتفاع عدد شركات الأمن البحري الخاصة (PMSC) و ازدياد اهتمام أصحاب السفن بتأمين الحماية المسلحة عند السفر عبر المياه التي تنتشر فيها القرصنة، فعلى سبيل المثال تباع جيبوتي تصاريح سنوية للشركات العسكرية والأمنية الخاصة مقابل 150.000 دولار أو أكثر للسماح لها بالعمل في موانئها بأسلحة، كما تمتلك أيضا برنامجا يمكن بموجبه للشركات العسكرية و الأمنية الخاصة الدفع مقابل استئجار أسلحة مملوكة للحكومة، في حين استغل اليمن هذا الوضع بنهج مختلف، حيث يستأجر أفراده العسكريين لمرافقة السفن التي تمر عبر خليج عدن.<sup>2</sup>

### 3- شروط استخدام القوة.

لقد خلفت مسألة استخدام القوة من قبل الشركات الأمنية الخاصة، العديد من الضحايا الأبرياء الذين قضوا كنتيجة للاستخدام المفرط للقوة أو سوء استخدامها، ويبدو المثال البارز في هذا الخصوص الحادث المأساوي الذي ارتكبه أفراد الشركة الأمريكية الخاصة (Black water) في العراق،<sup>3</sup> أما في المجال البحري فنتجه الأنظار إلى

---

<sup>1</sup> - Ship owners and operators must address the difficulty of boarding weapons when seeking to place armed guards on their ships. Ship owners carrying arms must comply with the flag state laws and the laws of the state where they are incorporated. They must also comply with the laws of coastal states through which they transit. Some coastal states permit PMSCs to store their weapons in the state's ports and sign the weapons on and off the ships that they are assigned to protect, allowing for transparency in PMSC arms procurement and transport. Other states, however, have strict laws forbidding foreign weaponry in their territories, while some only allow certain types of weapons. Due to the complex web of legal requirements relating to the carriage and transport of arms, some PMSCs are dumping weapons at sea to avoid violating arms regulations when calling at ports or disembarking a ta final destination. PMSCs also avoid coastal state regulations by stocking "floating armories" on the high seas. This arrangement allows their personnel to embark on the ship without weapons but to obtain the required weapons once outside of territorial waters.

- Yvonne M. Dutton, Op.Cit, P.120.

<sup>2</sup> - Ibid, P.121.

<sup>3</sup> - بتاريخ 16 سبتمبر 2007، أطلق أفراد الشركة الأمنية الأمريكية الخاصة (Black water) النار بصفة شاملة على المارة في ساحة النور ببغداد، و هو الحادث الذي راح ضحيته العديد من الأشخاص، و بعد 7 سنوات من التحقيق و بتاريخ 22 أكتوبر 2014، وجدت هيئة المحلفين في واشنطن أن أربعة من حراس الأمن الخاصين مذنبون في عدة تهم، وهي القتل في الدرجة الأولى و القتل الخطأ و محاولة القتل غير العمد.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

حادثة ناقلة النفط الإيطالية **Enrica Lexie**، التي راح ضحيتها اثنين من الصيادين الهنود،<sup>1</sup> هذه الحوادث دفعت بالبعض إلى التساؤل حول الأساس القانوني الذي تستند إليه شركات الأمن الخاصة في استخدامها للقوة، و كذلك شروط و حدود استخدامها والإجراءات التي تتبعها عند استعمالها للقوة لصد هجمات القراصنة.

الثابت أن القانون الدولي لم يقدم إجابة واضحة عن التساؤل الذي يطرح حول إمكانية استخدام القوة من قبل أفراد الشركات العسكرية و الأمنية الخاصة و تحت أي ظرف، من أجل الدفاع عن أنفسهم أو غيرهم ضد هجمات القراصنة، فالأساس القانوني الذي يستند إليه هؤلاء يجد مصدره في القانون الجنائي المحلي، فهو يحتوي مبدأ معترف به عالمياً، مفاده أن أي شخص يتعرض لهجوم أو تهديد غير قانوني بهجوم وشيك لا يكون مسؤولاً جنائياً و لا يتم معاقبته نتيجة لاستخدامه القوة عند صده للهجوم، و هو ما يصطلح عليه بالدفاع الشرعي، فقد استخدم هذا الأساس لإبطال المسؤولية الجنائية عن موظفي الشركات العسكرية و الأمنية الخاصة الذين يعملون دفاعاً عن أنفسهم و ليس فقط للدفاع عن طاقم السفينة التجارية، و يتم تقييم مدى شرعية الدفاع عن النفس من قبل حراس الشركات العسكرية والأمنية الخاصة من خلال عوامل مثل درجة وشيكة الهجوم، و مبادئ التناسب.<sup>2</sup>

---

- Jsenko Marin, Miso Mudric & Robert Mikac, Private Maritime Security Contractors and Use of Lethal Force in Maritime Domain, In Gemma Andreone, The Future of the Law of the Sea: Bridging Gaps Between National, Individual and Common Interests, Springer, Berlin, 2017, P.195.

<sup>1</sup> - تعود حيثيات هذه القضية إلى 15 فبراير 2012، أين أطلق اثنان من مشاة البحرية الإيطالية - كانوا ضمن فصيل VPD لحماية ناقلة النفط الإيطالية **Enrica Lexie** - النار على قارب الصيد الهندي St. Antony، قبالة سواحل ولاية كيرالا الهندية، و قد أسفر هذا الحادث عن مقتل اثنين من الصيادين الهنود، و عقب اتهامهما بالقتل ألقت السلطات الهندية القبض على الضابطين الإيطاليين، الأمر الذي أحدث أزمة دبلوماسية بين البلدين، فقد أدعت إيطاليا ولايتها القضائية الحصرية لمحاكمة الضابطين، في حين رفضت الهند إطلاق سراحهما وأصررت على محاكمتهم أمام محاكمها. لمزيد من التفاصيل حول هذه القضية، يراجع:

- Daniele Fabris, Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: Current issues of international law of the sea awaiting The 'ENRICA LEXIE' Decision, Amsterdam Law Forum, Vol 9, No 2 (2017), PP.5-6.

<sup>2</sup> - International law does not provide a comprehensive answer to the question of whether and under which conditions PMSC personnel can use force in order to defend themselves or others from a pirate attack. Rather, the main source to consult is domestic criminal law.

It is an almost universally recognized principle of criminal law that a person who is unlawfully attacked or threatened with imminent attack is not criminally liable and/or is not to be punished for using (even lethal) force, or for its consequences, when fending off the attack. Generally, this ground for negating criminal liability and/or punishment is also available to third persons acting in

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و في سبيل تطبيق هذه المبادئ، يُتوقع من حراس الشركات العسكرية و الأمنية الخاصة تجنب جميع أنواع ردود الأفعال التي قد تؤدي إلى إصابة أشخاص على متن سفينة القرصنة أو سفينتهم الخاصة، فقبل اتخاذ إجراء يتطلب استخدام الأسلحة النارية لصد الهجمات غير الوشيكة، يُنصح حراس الشركات العسكرية و الأمنية الخاصة باستخدام أشكال الردع الصوتية أو المرئية، مثل القنابل النارية أو الإشارات الراديوية للإشارة إلى سفن القرصنة المشتبه بها التي تقترب من السفينة لتغيير مسارها، و في حالة عدم فعالية هذه التدابير يطلق تحذير آخر باستخدام أعيرة تحذيرية تطلق بالقرب من سفينة القرصنة المشتبه بهم، ثم يمكن بعد ذلك إطلاق النار على بدن السفينة و محركها لتعطيلها و إيقاف الهجوم، و إذا فشلت كل هذه المحاولات لوقف الهجوم، يُسمح لحراس الشركات العسكرية و الأمنية الخاصة بإطلاق أعيرة نارية قاتلة نحو القرصنة، غير أن هذا الرد الفتاك يجب أن يكون متناسباً، حيث يجب أن تتوقف الطلقات التي يتم إطلاقها بمجرد إيقاف الهجوم.<sup>1</sup>

و للبحث عن حدود استخدام القوة كما جاء في التدبير الأخير، و جب علينا أن نعود إلى حكم محكمة قانون البحار في قضية السفينة Saiga بتاريخ 1 جويلية 1999، فقد خلصت المحكمة إلى القول أنه عندما يكون استعمال القوة ضرورياً، فيجب أن يقترن بالتوقف عند الحد المعقول الذي تتطلبه الظروف المحيطة بالوقائع.<sup>2</sup>

و نظراً لأن حراس الشركات العسكرية و الأمنية الخاصة على متن السفن لا يملكون دائماً جنسية دولة العلم، فلا يمكنهم بالتالي المشاركة في عملية قمع القرصنة، و من ثم فهم لا يستطيعون استخدام الصلاحيات التي منحتها المادة 105 من اتفاقية UNCLOS لوكلاء الدولة على متن السفن الحربية أو سفن الحكومية في ضبط و توقيف و ملاحقة سفن القرصنة، لأن هذا الأمر مرتبط بدور الدولة في احتكارها لاستخدام القوة، لذلك لا

---

the defence of others, and so this would include PMSC personnel acting in defence not only of themselves but also in defence of the crew of a merchant ship...

- Anna. Petrig, The use of force and firearms by private maritime security companies against suspected pirates, International & Comparative Law Quarterly , Vol.62, (2013), P.688.

<sup>1</sup> - Yue Kiu Mark Leung, Op.Cit, P.14.

<sup>2</sup> - بودريالة صلاح الدين، مواجهة القرصنة البحرية في إطار احترام قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الاقتصادية و السياسية، العدد 50، رقم 02، 2013، ص 366.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

يمكن لحراس الشركات العسكرية والأمنية الخاصة استخدام القوة إلا في شكل دفاع عن النفس لحماية السفن و لا يمكنهم توقيف القرصنة المشتبه و حجز ممتلكاتهم.<sup>1</sup>

و لعل هذا الموقف هو الذي أكدته لجنة القانون الدولي عام 1951، عندما فضلت تكليف السفن العسكرية التابعة للدولة بهذه المهمة، عن باقي السفن الأخرى و لو كانت تابعة للدولة أيضا، لأن السفن الأولى ملزمة باحترام القانون الدولي لحقوق الإنسان، وعلى العموم، فحتى إذا نقلت الدولة هذا الاختصاص إلى الشركات العسكرية الخاصة، فإنها تتحمل كامل المسؤولية الدولية عن تصرفات تلك الشركات أثناء تأديتها لمهامها المكلفة بها في إطار محاربة القرصنة البحرية.<sup>2</sup>

و في النهاية نخلص إلى أن شركات الأمن البحري الخاصة أصبحت تلعب دورا مهما في تلبية مختلف الخدمات الأمنية البحرية، غير أن تأثيرها يبقى محدودا نظرا لكون ظهورها حديث نسبيا، كما أن العديد من الدول لم تتقبل بسهولة وجود مسلحين خواص على ظهر السفن التي تحمل علمها، أو لدى مرورها بمياهاها الإقليمية، حيث ترى ذلك مساسا بسيادتها كما أن خدماتها تعتبر باهضة الثمن، ضف إلى ذلك المعوقات القانونية و العملية التي تعترض مجال عملها، كل هذه العوامل و غيرها جعلت العديد من ملاك السفن يستغنون عن خدماتها.

### **الفرع الثاني: الردع الجماعي للأفعال غير المشروعة المرتكبة في البحر.**

على الرغم من تحريم ميثاق الأمم المتحدة لاستخدام القوة في العلاقات الدولية أو التهديد باستخدامها بموجب المادة 2 الفقرة 4،<sup>3</sup> إلا أنه أورد استثناءات على ذلك واعتبر استخدام القوة فيها أمرا مشروعاً، كاستخدامها من طرف الأمم المتحدة في إطار نظام الأمن الجماعي، و هو نظاما شرعيا لاستخدام القوة لحماية مصالح المجتمع الدولي في

<sup>1</sup> - Yue Kiu Mark Leung, Op.Cit, P.15.

<sup>2</sup> - بودربالة صلاح الدين، المرجع السابق، ص 362.

<sup>3</sup> - تنص المادة 2 الفقرة 4 على أنه: " يمتنع أعضاء الهيئة جميعا في علاقاتهم الدولية عن التهديد باستعمال القوة أو استخدامها ضد سلامة الأراضي أو الاستقلال السياسي لأي دولة أو على أي وجه آخر لا يفيق و مقاصد الأمم المتحدة."

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

حفظ السلم و الأمن الدوليين، و هذا ما خوله الميثاق لمجلس الأمن نيابة عن الدول الأعضاء في الأمم المتحدة و تطبيقا للفصل السابع منه ( المواد 39 إلى 51).<sup>1</sup>

وقد استخدم مجلس الأمن هذه السلطة لقمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، وكان ذلك عام 2008، بمناسبة نظره في مشكلة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية التي اعتبرها تهديدا للأمن و السلم الدوليين، حيث منح الإذن للدول و المنظمات الإقليمية صلاحية استخدام القوة لردعها، ثم عاد مرة أخرى سنة 2015، وأصدر تفويضا آخر للدول و المنظمات الإقليمية باستخدام القوة لمكافحة تهريب المهاجرين و الاتجار بهم انطلاقا من السواحل الليبية، هذه الأدون استندت إليها الدول بصفتها الجماعية و أطلقت عمليات عسكرية لردع تلك الأعمال في المناطق التي حددها مجلس الأمن، و هذا ما سنتطرق إليه في التفصيل التالي.

### **أولا: عمليات ردع القرصنة البحرية و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية.**

لقد تبلورت التطبيقات العملية لتفويضات مجلس الأمن، في مظاهر التعاون الدولي في إطار مكافحة القرصنة البحرية و السطو المسلح، و ذلك من خلال بعض العمليات المشتركة التي تضطلع بها القوات البحرية التابعة لكل من الاتحاد الأوروبي و حلف شمال الأطلسي، أو القوات البحرية المشتركة.

### **1- عملية أتلانتا Opération Atlanta**

عملية " أتلانتا"، هي عملية تضطلع بها القوات البحرية التابعة للإتحاد الأوروبي للمشاركة في مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية،<sup>2</sup> و هي العملية التي بدأت في 8 ديسمبر 2008، تنفيذا للمادة الثانية من قرار مجلس أوروبا الصادر في نفس التاريخ.<sup>1</sup>

---

1 - حساني خالد، مشروعية استخدام القوة بتفويض من مجلس الأمن بين أحكام الميثاق و الممارسة الدولية، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، عدد خاص، 2017، ص 103.

2 - و قد استند مجلس أوروبا في إصداره لهذا القرار إلى نص المادة 100 من اتفاقية UNCLOS، و قرارات مجلس الأمن الصادرة بخصوص القرصنة الصومالية. أنظر الفقرة 1 المادة الأولى، من قرار مجلس أوروبا التي جاءت تحت عنوان "Mission" في:

- Action Commune 2008/851/PESC du Conseil, du 10 novembre 2008, concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و يتلخص مضمون هذه العملية في حماية السفن التابعة لبرنامج الغذاء العالمي، و التي تعمل على توصيل المساعدات الإنسانية للشعب الصومالي، و كذلك حماية غيرها من السفن التجارية التي تتواجد في المنطقة البحرية التي تغطيها هذه العملية، والتي تقارب مساحة 500 ميل بحري قبالة الساحل الصومالي والدول المجاورة له.<sup>2</sup>

و يكون للسفن الحربية استخدام كل الوسائل الضرورية و المناسبة، بما فيها استخدام القوة المسلحة، لردع وقمع أعمال القرصنة و السطو المسلح ضد السفن، و التدخل لوضع حد لها في المنطقة البحرية المشمولة بهذه العملية، هذا بالإضافة إلى صلاحية الدول المعنية بهذه العملية في الملاحقة القضائية، وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة 12 من القرار 2008/851/PESC، وذلك باعتقال و احتجاز و نقل الأشخاص الذين ارتكبوا أو يشتبه في ارتكابهم لأعمال القرصنة أو السطو المسلح ضد السفن، و مصادرة سفينة القرصنة و الممتلكات الموجودة على متنها.<sup>3</sup>

---

répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, Journal officiel de l'Union européenne, L 301, 12.11.2008, P.34.

1 - فقد نصت المادة الثانية على أنه: "L'opération Atalanta est lancée le 8 décembre 2008." راجع:  
- Décision 2008/918/PESC du Conseil, du 8 décembre 2008, relative au lancement de l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalanta), Journal officiel de l'Union européenne, L 330, 9.12.2008, P.20.

2 - فقد نصت المادة الأولى على أن عملية أتالانتا ستشارك في:  
- la protection des navires du PAM qui acheminent l'aide alimentaire aux populations déplacées de Somalie, ....  
- la protection des navires vulnérables naviguant au large des côtes de Somalie, ainsi qu'à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée au large des côtes de la Somalie,....  
- Les forces déployées à cet effet opèrent jusqu'à \_ milles marins au large des côtes de la Somalie et des pays voisins,.....

راجع نص المادة في: Action Commune 2008/851/PESC du Conseil, P.34.

3 - حيث يكون للسفن المشاركة في هذه العملية، سلطة:

d) prend les mesures nécessaires, y compris l'usage de la force, pour dissuader, prévenir et intervenir afin de mettre fin aux actes de piraterie ou aux vols à main armée qui pourraient être commis dans les zones où elle est présente;

e) en vue de l'exercice éventuel de poursuites judiciaires par les états compétents dans les conditions prévues à l'article 12, peut appréhender, retenir et transférer les personnes ayant commis ou suspectées d'avoir commis des actes de piraterie ou des vols à main armée dans les zones où elle est présente et saisir les navires des pirates ou des voleurs à main armée ou les navires capturés à la suite d'un acte de piraterie ou de vols à main armée et qui sont aux mains de pirates ainsi que les biens se trouvant à leur bord;

أنظر الفقرتين (د،و) من الثانية في: Action Commune 2008/851/PESC du Conseil, P.35.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و قد أصدر الاتحاد الأوروبي بتاريخ 7 ديسمبر 2010، قرارا مدد بموجبه عملية أتلانتا لعامين إضافيين، لتستمر في مباشرة مهامها في إطار مكافحة القرصنة و السطو المسلح حتى ديسمبر 2012، وعمل على توسيع النطاق الجغرافي للعملية لمواجهة تزايد أنشطة القرصنة في وسط المحيط الهندي،<sup>1</sup> و منذ ذلك الحين عكف الاتحاد على تمديد عملية أتلانتا كل مرة لمدة سنتين، و أستمر الأمر على حاله إلى اليوم.<sup>2</sup>

و تفيد التقارير ذات الصلة، بأن عملية أتلانتا ساهمت إلى حد كبير في تقليل حدة هجمات القرصنة، و أعمال السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، و في المناطق المشمولة بحمايتها. فقد عطلت هذه العملية هجمات للقرصنة ونقلت 21 من المشتبه في ارتكابهم عمليات قرصنة لمحاكمتهم في سيشيل و موريشيوس. و منذ عام 2007، قامت الدول الأعضاء و المجموعات الإقليمية بمرافقة 171 سفينة تحمل أكثر من 1.729.180 طنا من المعونة الغذائية التي يقدمها برنامج الأغذية العالمي و المعونة الإنسانية إلى الصومال، و شمل ذلك عمليات المرافقة المنفذة من خلال عملية أتلانتا. و خلال الأثني عشر شهرا الأخيرة من عام 2013، أبحرت تحت حماية عملية أتلانتا 23 سفينة مستأجرة لبرنامج الأغذية العالمي تحمل على متنها 353.657 طنا من المعونة الإنسانية، دون أن تتعرض لأي حوادث. و لم يهاجم القرصنة أي سفينة تحمل الإمدادات الغذائية للشعب الصومالي منذ نشر عملية أتلانتا.<sup>3</sup>

1 - أنظر الفقرة (5) من المادة الأولى، من قرار الاتحاد الأوروبي، في:

- Décision 2010/766/PESC du Conseil, du 7 décembre 2010, modifiant l'action commune 2008/851/PESC concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, Journal officiel de l'Union européenne, L 327, 11.12.2010, P.49.

2 - في مارس 2012، أصدر الاتحاد القرار 2012/174/PESC، مدد بموجبه العملية إلى غاية ديسمبر 2014، ثم عاد مرة أخرى في 21 نوفمبر 2014 و مدد العملية إلى غاية ديسمبر 2016 بموجب القرار 2014/827/PESC، ثم أصدر عام 2016 القرار 2016/2082/PESC مدد بموجبه العملية حتى نهاية عام 2018، و تستمر هذه العملية حاليا بموجب القرار 2018/1083/PESC الذي أصدره في جويلية 2018.

3 - أنظر الفقرة 38 من تقرير الأمين العام المقدم لمجلس الأمن عملا بالقرار 2077(2012)، في الوثيقة:

## 2- عملية تحالف حماية السفن Operation Allied Provider

حرصت منظمة حلف شمال الأطلسي NATO، على أن يكون لها إسهام في عمليات مكافحة أعمال القرصنة و السطو المسلح ضد السفن، في المناطق البحرية الواقعة قبالة السواحل الصومالية، وذلك إعمالاً بقرارات مجلس الأمن ذات الصلة، وبتاريخ 10 أكتوبر 2008، أطلقت منظمة NATO أولى عملياتها الخاصة بمكافحة القرصنة البحرية.<sup>1</sup>

و قد بدأت هذه العملية في 24 أكتوبر، بقيام السفن العاملة في إطارها بحراسة و تأمين السفن التابعة لبرنامج الغذاء العالمي، عن طريق مجموعتها البحرية الدائمة رقم 1، و ذلك من خلال عملية تحالف حماية السفن، و التي استمرت حتى 12 ديسمبر من نفس العام، لملئ الفراغ الذي كان موجوداً بين تاريخ إصدار الإتحاد الأوروبي قراره بإرسال السفن الحربية التابعة له إلى المنطقة، و البداية الفعلية لعملية "أتلانتا" التي أنشأها الإتحاد الأوروبي للمشاركة في عمليات مكافحة القرصنة و السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية.<sup>2</sup>

و في رسالة بتاريخ 21 أكتوبر 2008، أبلغت الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال، الأمانة العامة للأمم المتحدة، أنها أذنت لحلف الناتو بتأمين السفن التابعة لبرنامج الأغذية العالمي، و الاضطلاع بالمهام المسندة إليه فيما يتعلق بمكافحة أعمال القرصنة في المنطقة، و هو ما يتطلب دخول السفن الحربية التابعة له، و المشاركة في عملية "تحالف حماية السفن"، المياه الإقليمية الصومالية. و عند انتهاء عملية " تحالف حماية السفن " أكد المسؤولون عنها أنها عملت على إيصال ما يقرب من 30.000 طن من المساعدات الإنسانية إلى الشعب الصومالي بشكل آمن.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - منى إلهام فلفلي، جرائم القرصنة البحرية و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية، مجلة التواصل في الاقتصاد و الإدارة و القانون، المجلد 24، عدد 2، أوت 2018، ص 201.

<sup>2</sup> - Royet Quentin, Les opérations de lutte anti-piraterie au large de la Corne de l'Afrique : le droit international dépassé ?, Mémoire de Master 1, Université lumière Lyon 2, 2011, P.45.

<sup>3</sup> - أنظر الفقرة 26 من تقرير الأمين العام المقدم لمجلس الأمن عملاً بالقرار 1846(2008)، في الوثيقة:

### 3- عملية درع المحيط Operation Ocean Shield

انطلاقاً مما لاحظته حلف الناتو من أهمية الدور الذي يقوم به في عمليات مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، أعلن الحلف في مارس 2009، عن إنشاء عملية جديدة تحت مسمى "تحت مسمى" عملية التحالف الحامي "Operation Allied Protec"، وذلك إيماناً من الحلف بأن القرصنة أصبحت آفة خطيرة، وأن الحلف يسعى إلى الإسهام في الجهود المبذولة لمكافحة هذه الأنشطة.<sup>1</sup>

و بتاريخ 17 أوت 2009، قام حلف الناتو باستبدال عملية التحالف الحامي بعملية أخرى أطلق عليها "عملية درع المحيط"، وهي عملية تشارك فيها خمس سفن تابعة للحلف من المجموعة البحرية الدائمة رقم 2، و تقوم هذه السفن بدوريات في المياه الواقعة قبالة القرن الإفريقي، و على طول الممر البحري الموصى به دولياً، بالتعاون مع عملية أتلانتا، و القوات البحرية المشتركة.<sup>2</sup>

و قد تضمنت عملية درع المحيط، عنصر جديد تمثل في قيام حلف الناتو بدعم الدول المحيطة بالصومال، في بناء قدراتها وتطويرها فيما يتعلق بكيفية مكافحة القرصنة و السطو المسلح ضد السفن، و المساهمة في تحسين الأمن البحري قبالة القرن الأفريقي.<sup>3</sup>

و تجدر الإشارة إلى أن منظمة الناتو قد أنهت عملية درع المحيط في 16 ديسمبر 2016، بعد أكثر من سبع سنوات سمرت خلالها دوريات لمكافحة القرصنة في المحيط الهندي، غير أنها واصلت عملها في المنطقة و لكن بأشكال مختلفة، فقد حافظت على إمامها بالحالة البحرية و صلاتها الوثيقة مع جهات دولية فاعلة في مكافحة القرصنة البحرية، كآلية تبادل المعلومات و تنسيق العمليات، و فريق الاتصال المعني بمكافحة

<sup>1</sup> - منى إلهام فلفلي، المرجع السابق، ص 202.

<sup>2</sup> - أنظر الفقرة 22 من تقرير الأمين العام المقدم لمجلس الأمن عملاً بالقرار 1846(2008)، في الوثيقة:

S/2009/590

<sup>3</sup> - Royet Quentin, Op.Cit, P.45.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

القرصنة قبالة سواحل الصومال، مع إبقائها دائماً لخيار تجديد دورها التنفيذي في مجال مكافحة القرصنة بالموازاة مع تطور حالة القرصنة في القرن الإفريقي.<sup>1</sup>

### 4- عمليات القوات البحرية المشتركة

القوات البحرية المشتركة، عبارة عن ائتلاف عسكري بحري أنشأته الولايات المتحدة الأمريكية في جانفي 2009، ليعمل تحت قيادتها في إطار المساهمة في عمليات مكافحة و منع أعمال القرصنة و السطو المسلح ضد السفن، في كل من خليج عدن و بحر عمان و بحر العرب و الخليج العربي و البحر الأحمر و أجزاء من المحيط الهندي، و تغطي أنشطة هذه القوات مساحة بحرية تقدر ب 2,5 مليون ميل مربع من المياه الدولية.<sup>2</sup>

و تتكون القوات البحرية المشتركة من ثلاث فرق رئيسية مشتركة، هي الفرقة المختلطة 150، و الفرقة المختلطة 151، و الفرقة المختلطة 152، و قد اضطلعت الفرقتان 150 و 151، بمهام محددة لمكافحة أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية، و كانت الفرقة المشتركة 150 هي الفرقة البحرية متعددة الجنسيات الأولى، التي شاركت في عمليات مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، و استمرت عملياتها حتى 11 جانفي 2009، و في الثاني و العشرين من نفس الشهر، حلت محلها الفرقة المشتركة 151، لتقوم بدورها في إطار مكافحة القرصنة.<sup>3</sup> و الفرقة 151، خلافا لسابقتها، تضطلع بمهمة محددة بدون قيود جغرافية، و تهدف إلى إنشاء هيكل دولي يجمع بين القوة المسلحة، و تبادل المعلومات الإستخباراتية و تنسيق الدوريات.<sup>4</sup> و قد نجحت جهود القوات البحرية المشتركة في ردع

---

1 - أنظر الفقرة 37 من تقرير الأمين العام المقدم لمجلس الأمن عملاً بالقرار 2316(2016)، في الوثيقة: S/2017/859

2 - أنظر الفقرة 22 من تقرير الأمين العام المقدم لمجلس الأمن عملاً بالقرار 1846(2008)، في الوثيقة: S/2009/590

3 - راجع الفقرة 25 من تقرير الأمين العام، سابق الإشارة إليه، في الوثيقة السابقة.

4 - راجع الفقرة 30 من تقرير الأمين العام المقدم لمجلس الأمن عملاً بالقرار 1846(2008)، في الوثيقة: S/2009/146

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

العديد من هجمات القرصنة، كما استجابت لنداءات عاجلة من السفن التي كانت تواجه خطرا من أنشطة القرصنة.<sup>1</sup>

و نظرا لما كانت تهدف إليه هذه العمليات المشتركة، من القبض على القرصنة وتقديمهم للمحاكمة، فقد حرصت الدول المشاركة في هذه العمليات على أن يكون على ظهر السفن المشاركة في هذه العمليات، بعض الكوادر القانونية في مجال إنفاذ القانون، للبحث في مدى توافر الأدلة في مواجهة القرصنة المشتبه بهم، بالشكل الذي يبرر إحالتهم إلى السلطات القضائية من عدمه.

و تجدر الإشارة إلى أن هناك العديد من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، قد ساهمت بشكل مستقل في الجهود المبذولة في إطار مكافحة و ردع أنشطة القرصنة و أعمال السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، فقد قامت كل من : الاتحاد الروسي و جمهورية كوريا و الصين و الهند و اليابان بنشر قطع بحرية عسكرية في المنطقة للإضطلاع بمهمة مكافحة القرصنة .و تنسيقا مع قوات التحالف في إطار آلية الوعي المشترك و تفادي التضارب، قامت سفن تلك البلدان بمرافقة مئات السفن التجارية، و أنقذت سفن تواجه خطر القرصنة، و صادرت الأسلحة و المعدات التي يستعملها القرصنة.<sup>2</sup>

### **ثانيا: عملية قمع تهريب المهاجرين و الاتجار بهم جنوب وسط البحر المتوسط (Operation Sophia).**

على إثر الحادث المأساوي الذي راح ضحيته غرق قرابة 800 شخص قبالة السواحل الليبية، أطلق الاتحاد الأوروبي بتاريخ 22 جوان 2015، بواسطة قواته البحرية المتوسطة EUNAVFOR MED عملية بحرية بهدف قمع تهريب المهاجرين و الاتجار بهم جنوب وسط البحر المتوسط، و اعتبرها كجزء من ما يسمى بالنهج الشامل

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 46 من تقرير الأمين العام المقدم لمجلس الأمن عملا بالقرار 1950(2010)، في الوثيقة: S/2011/662

<sup>2</sup> - راجع الفقرة 37 من تقرير الأمين العام المقدم لمجلس الأمن عملا بالقرار 2020(2011)، في الوثيقة: S/2012/783



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

للاتحاد الأوروبي لمعالجة أزمة اللاجئين، و الذي تم تصوره لأول مرة في 23 أبريل 2015 من قبل المجلس الأوروبي.<sup>1</sup>

و قد اعتمدت تلك العملية العسكرية بموجب قرار الاتحاد الأوروبي الذي أصدره بتاريخ 18 ماي 2015،<sup>2</sup> و وفقا لهذا القرار تقسم المهمة وفقا لمتطلبات القانون الدولي إلى ثلاث مراحل:

- في المرحلة الأولى، يتم الكشف عن شبكات الهجرة و مراقبتها من خلال جمع المعلومات و الدوريات في أعالي البحار وفقاً للقانون الدولي؛

- أما في المرحلة الثانية، فيتم إجراء عمليات الصعود و التفتيش و الضبط و التحويل في أعالي البحار للسفن المشتبه في استخدامها لتهريب البشر أو الاتجار بهم، وفقاً للشروط المنصوص عليها في القانون الدولي الساري، بما في ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وبروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين؛

أو وفقاً لأي قرار صادر عن مجلس الأمن الدولي أو قرار الموافقة من قبل الدولة الساحلية المعنية (ليبيا)، يتم إجراء عمليات الصعود و التفتيش و الضبط و التحويل، في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية و الداخلية لتلك الدولة، للسفن المشتبه في استخدامها لتهريب البشر أو الاتجار بموجب الشروط المنصوص عليها في ذلك القرار أو الموافقة من الحكومة الليبية؛

- في المرحلة الثالثة، تتخذ جميع التدابير اللازمة ضد السفينة- والتي يشتبه في استخدامها تهريب البشر أو الاتجار بهم- للتخلص منها أو جعلها غير صالحة للعمل، في أقاليم تلك الدولة، بناء على قرار مجلس الأمن أو موافقة الدولة المعنية (ليبيا).<sup>3</sup>

<sup>1</sup> -Efthymios Papastavridis, EUNAVFOR Operation Sophia and the International Law of the Sea, Maritime Safety and Security law Journal, Issue 2, 2016, P.57.

<sup>2</sup> - Décision (PESC) 2015/778 Du Conseil du 18 mai 2015, relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED), Journal officiel de l'Union européenne, L 122, 19.5.2015, P.31.

<sup>3</sup> - Voire article 2, Décision (PESC) 2015/778.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و بتاريخ 7 أكتوبر 2015، انتقلت العملية إلى مرحلتها الثانية على النحو المنصوص عليه في قرار المجلس، وفقا لما اتفق عليه أعضاء الاتحاد الأوروبي داخل لجنة الأمن في 28 سبتمبر 2015، و تمت تسميتها Sophia، تيمنا باسم الطفلة التي ولدت على متن إحدى السفن التي تشارك في العملية، و التي أنقذت والدتها قبالة ساحل ليبيا،<sup>1</sup> ثم استكمل الإطار القانوني للعملية بقرار مجلس الأمن الذي أصدره بموجب الفصل السابع من الميثاق، فقد كان الاتحاد الأوروبي يحاول تأمين قرار دولي من شأنه السماح بحظر سفن التهريب سواء في أعالي البحار أو حتى في المياه الإقليمية لليبيا، وهو الأمر الذي تحقق بعد اعتماد مجلس الأمن للقرار 2240(2015)، بعد يومين من بدء المرحلة الثانية من العملية في أعالي البحار في 9 أكتوبر 2015.<sup>2</sup>

و حسب خدمة العمل الخارجي للاتحاد الأوروبي، فقد ساهمت العملية بعد أربعة أشهر من انطلاق المرحلة الثانية، في إنقاذ أكثر من 9000 شخص من خطر الموت، واعتقال 48 شخصا كمهربين أو مهربين محتملين من قبل السلطات القضائية الإيطالية المختصة في أعقاب أنشطة EUNAVFOR MED، كما عملت على إتلاف 76 قاربا استعملت من قبل منظمات التهريب، كما لوحظ أيضا خلال هذه الفترة انخفاض في تدفقات الهجرة غير الشرعية من ليبيا مقارنة بالتدفقات التي شهدتها بحر إيجه.<sup>3</sup>

و تجدر الإشارة إلى أن الاتحاد الأوروبي أصدر قرارا بتاريخ 20 جوان 2016، وافق بموجبه على تمديد عملية صوفيا لمدة عام واحد، و مع الاستمرار في القيام بالمهمة الأساسية، فقد أضاف هذا القرار مهمتين جديدتين للعملية، يتمثلان في بناء القدرات و تدريب خفر السواحل الليبي و البحرية الليبية، و المساهمة في تبادل المعلومات و تنفيذ

<sup>1</sup> - European Council, EUNAVFOR Med: EU agrees to start the active phase of the operation against human smugglers and to rename it "Operation Sophia", Press Release, 678/15, 28.09.2015.

<sup>2</sup> - راجع قرار مجلس الأمن 2240، الذي أصدره بتاريخ 9 أكتوبر 2015، في الوثيقة: S/RES/2240(2015)

<sup>3</sup> - Efthymios Papastavridis, EUNAVFOR Operation Sophia and the International Law of the Sea, Op.Cit, P.60.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

حظر الأسلحة الذي فرضته الأمم المتحدة في أعالي البحار قبالة السواحل الليبية بموجب قرارات مجلس ذات الصلة.<sup>1</sup>

و بالرغم من الجهد الكبير التي تقوم به EUNAVFOR MED، تنفيذًا لعملية صوفيا في صدها لظاهرة الهجرة غير الشرعية و توريد الأسلحة إلى ليبيا، إلا أنها لم تسلم من الانتقاد، على أساس أن هذه العملية العسكرية استجابة غير مناسبة لمشكلة إنسانية في الغالب و أن نطاقها الجغرافي يقتصر على جنوب وسط البحر المتوسط، في حين أغلب عمليات تهريب المهاجرين تتم بشكل رئيسي عبر بحر إيجة.<sup>2</sup>

و في الأخير، نخلص إلى أنه لا يمكن لأحد أن ينكر الدور الذي لعبته تلك العمليات العسكرية في التصدي للجرائم البحرية و خفضها إلى حد العدم، كما هو الحال بالنسبة لأعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية، غير أن ما يعاب عليها هو عجزها عن تغطية خدماتها لمساحات بحرية كبيرة، و التكلفة الاقتصادية الضخمة التي ترتبها دوريات الأساطيل البحرية في المناطق الشديدة الخطورة لحماية السفن من الجرائم البحرية.

---

<sup>1</sup> -Décision (PESC) 2016/993 Du Conseil du 20 juin 2016, modifiant la décision (PESC) 2015/778 relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED opération SOPHIA) ,Journal officiel de l'Union européenne, L 162, 21.6.2016, P.18.

<sup>2</sup> - Efthymios Papastavridis, EUNAVFOR Operation Sophia and the International Law of the Sea, Op.Cit, P.60.

## الفصل الثاني

### مسؤولية الدول في ضبط و محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية

بالرغم من التسليم من عالمية الجرائم البحرية محل الدراسة، سواء من حيث التجريم الذي تضمنته مختلف الاتفاقيات الدولية، أو من جانب تدابير الوقاية و القمع الجماعية التي اتخذتها الجماعة الدولية، بواسطة المنظمات العالمية و الإقليمية والمتخصصة كما سبق تفصيله، إلا أن أمر محاكمة و معاقبة مرتكبي الجرائم البحرية، ترجع في النهاية لاختصاص الدول بصفقتها المنفردة لاعتبارها الجهات الفاعلة في حفظ الأمن البحري.

و يعد موضوع تحديد مسؤولية الدول في المتابعة الجزائية، أمر بالغ الأهمية بالنظر إلى طبيعة الجرائم البحرية كونها جرائم منظمة عبر وطنية، أي بمعنى أثارها تمتد لأكثر من دولة واحدة، كما أن تلك الأفعال ترتكب في مساحات بحرية تتداخل فيها سيادات الدول فيما بينها، بل أن الدولة الواحدة تختلف سيادتها في تلك المساحات من منطقة لأخرى، كل هذه العوامل تدفع إلى تنازع الدول فيما بينها حول قمع الجريمة البحرية، سواء بصورته الايجابية أو السلبية، و هو الأمر الذي قد يستغله مرتكبي تلك الأفعال للإفلات من العقاب.

لذلك أقرت الصكوك القانونية الدولية ذات الصلة، العديد من الاختصاصات القضائية للدول بنظر الجرائم البحرية، و اعترفت لها ببعض الآثار القانونية التي ترتبها تلك الأفعال، كالحق في الزيارة و التفتيش، ثم أحالة على القوانين الداخلية تحديد إجراءات الضبط و المحاكمة، و العقوبات المناسبة لكل جريمة، مع ضرورة تكييف تلك الإجراءات بقواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، و سنتناول هذا الأمر بتقسيم الفصل إلى مبحثين، نخصص الأول للاختصاص القضائي بنظر الجرائم البحرية، و نتطرق في الثاني للحديث عن إجراءات الضبط و المحاكمة، مع الإشارة لقواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان.

## المبحث الأول

### الاختصاص القضائي بنظر الجرائم البحرية.

يعترف القانون الدولي العام في الوقت الراهن للدول المستقلة ذات السيادة بحق ممارسة وظائفها في التشريع و القضاء و التنفيذ، و هو ما يعبر عنه بحق الدولة في ممارسة اختصاصاتها التشريعية و القضائية و التنفيذية،<sup>1</sup> و نظراً لأن الجانب التشريعي لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر قد تكفلة به قواعد القانون الدولي بصفة عامة كما جاء في الباب الأول من هذه الأطروحة، فما يهمننا في هذه الجزء هو الاختصاص القضائي، و الذي يعني بصفة عامة على أنه السلطة المخولة للمحكمة بمقتضى القانون للتحقيق و الفصل في خصومة معينة.<sup>2</sup>

أما على الصعيد الدولي، فيرتبط مفهوم الاختصاص ارتباطاً وثيقاً بمفهوم سيادة الدولة، فهو أحد الركائز الأساسية في القانون الدولي الذي يقوم على مبدأ المساواة في السيادة بين الدول، و يمنح الدولة سلطة قانونية حصرية لتنظيم سلوك الأشخاص الموجودين في إقليمها، بينما لا يُسمح للدول الأخرى بالتدخل في هذه المسائل الداخلية،<sup>3</sup> و في هذا السياق يعرفه *Oppenheim* على أنه: "حق لكل دولة في تنظيم السلوك أو نتيجة الأحداث" و "الاختصاص القانوني لدولة ما ... في وضع قواعد السلوك وتطبيقها على الأشخاص"،<sup>4</sup> و بتعبير آخر يعني الاختصاص القضائي الدولي، بيان الحدود التي

1 - زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي - دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة وهران، 2010/2009، ص 751.

2 - كمال سمية، تطبيق قانون القاضي على المنازعات الدولية الخاصة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2016/2015، ص 12.

3 - In the international law, the concept of jurisdiction is closely associated with the concept of State's sovereignty. One of the cornerstones of the international law, the principle of sovereign equality of States, grants the State an exclusive legal authority to regulate conduct of persons in its territory, whereas other States are not allowed to interfere in those "internal matters".

- Dominik Andreska, Coastal State Jurisdiction in Preventing Vessel Source Pollution: To Preserve Marine Environment or Freedom of Navigation?, thesis Master, Faculty of Law, University of Ísland, January 2017, P.13.

4 - "the extent of each state's right to regulate conduct or the consequence of events" and "the legal competence of a state ... to make, apply, and enforce rules of conduct upon persons."

- Sophia Kopela, Port-state Jurisdiction, Extraterritoriality and the Protection of Global Commons, Ocean Development & International Law, Vol 47, 2016, Issue 2, P.93.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

تباشر فيها محاكم دولة معينة وظيفة القضاء بالمقابلة مع الحدود التي تباشر فيها محاكم الدول الأجنبية هذه الوظيفة.<sup>1</sup>

و الملاحظ في هذا الإطار، أن الدول إذ تتفاوت في أخذها بالإختصاصين الإقليمي والشخصي لحماية مصلحتها الخاصة، لا سيما في المجال الجزائي منه- الذي يمثل محتوى هذا الجزء من الأطروحة-، فإن هذا الموضوع على غاية من التعقيد في مجال قانون البحار لما في ذلك من صعوبة استخلاص أية قواعد قانونية دولية يمكن تأهيلها للفصل بين الدول المتنازعة حول حكم العلاقة التي تكون السفينة طرفا فيها على اعتبارها الفاعل الرئيسي في الأعمال غير المشروعة التي ترتكب في البحر، و ما يزيد من صعوبة تحديد الإختصاص القضائي لقمع الجرائم البحرية، بروز اختصاص جديد في الساحة الجنائية الدولية، و المتمثل في الإختصاص العالمي الذي يقر لكل الدول بالولاية القضائية على بعض الجرائم ذات الطابع الدولي، لحماية المصلحة المشتركة للجماعة الدولية، هذا الأمر تطلب منا توزيع الاختصاصات بين الدول بالنظر في مختلف الأعمال غير المشروعة التي ترتكب في البحر، على مطلبين، الأول نتناول فيه الاختصاص الإقليمي و الشخصي للدولة، و نتطرق في الثاني للاختصاص العالمي.

### **المطلب الأول: الاختصاص الإقليمي و الشخصي للدولة.**

و الدولة - إذ تمارس هذا الإختصاص- إنما تمارسه في مجالين: إقليمي وشخصي، فللدولة بمقتضى القانون الدولي أولا، اختصاص إقليمي، بمعنى أن لها إختصاصا على جميع الأشخاص الوطنيين و الأجانب الموجودين على إقليمها، و كذلك على كل ما يوجد على هذا الإقليم من أشياء و ما يقع فيه من أعمال أو حوادث، وللدولة ثانيا، إختصاص شخصي بمعنى أن لها إختصاصا على كل من يحمل جنسيتها أينما كانوا حتى و لو كان ذلك في الخارج.<sup>2</sup>

1 - كمال سمية، المرجع السابق، ص 12.

2 - زازة لخضر، المرجع السابق، ص 751.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري. الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي.

يعتبر مبدأ إقليمية القوانين من المبادئ المستقرة في جل النظم الداخلية المقارنة، وهو يطلق على القوانين الجزائية عادة، و يقصد به أن القانون الجنائي للدولة هو الذي يسري على كل ما يقع في إقليم الدولة من جرائم أيا كانت جنسية مرتكبيها سواء كانوا مواطنين أم أجانب،<sup>1</sup> و بالتسليم أن إقليمية القوانين هي النتيجة المباشرة كون الدولة كائنا ذا سيادة، فلا شك أن القانون الدولي للبحار - باعتباره أحد فروع القانون الدولي العام الذي يعترف للدول بتلك السيادة-، هو المكلف بوضع الحدود الفاصلة بين الدول فيما يتعلق باختصاصاتها الجنائية بنظر الجرائم البحرية، و تبعا للأقاليم التي تتم فيها تلك الأفعال، فهو يقسم بذلك الإختصاص على ثلاث دول، الدولة الساحلية، دولة الميناء، و دولة العلم.

### **أولاً: الدولة الساحلية.**

إن الحديث على مسألة الإختصاص الجنائي للدولة الساحلية في قمع الجرائم البحرية، يجرنا بالتأكيد إلى التطرق لموضوع المجالات البحرية الخاضعة لسيادة هاته الدولة، فما دام الاختصاص مظهرا من مظاهر السيادة، فلا شك أنه يختلف باختلاف نوع السيادة - التي أقرت بها اتفاقية UNCLOS - لصالح الدولة الساحلية، و أخص بالذكر المياه الداخلية و البحر الإقليمي.

### **1- المياه الداخلية:**

يتضمن مصطلح المياه الداخلية عدة مجالات بحرية هي: البحار المغلقة و شبه المغلقة، البحيرات الكبرى و الأنهار، الموانئ و المراسي، الخلجان الصغيرة، و المياه الموجودة بين خط الجزر و الشاطئ، و بذلك يمكن تقسيم المياه الداخلية إلى قسمين: قسم يتضمن المجالات المائية الموجودة داخل الإقليم البري ( البحار المغلقة و شبه المغلقة،

---

<sup>1</sup> - راجع المادة 3 من الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات الجزائري، ج.ر عدد 49.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

البحيرات الكبرى و الأنهار)، و قسم يتضمن المجالات المائية الموجودة على الساحل، وهذا الأخير يشبه من حيث مميزاته الطبيعية البحر الإقليمي.<sup>1</sup>

و قد أثار هذا التقسيم مشكلة عملية في وضع الحد الفاصل بين المياه الداخلية والبحر الإقليمي، غير أن الأمر تم تجاوزه من قبل معهد القانون الدولي في دورته بأمرستردام 1957، حيث تم الاتفاق على أن المياه الداخلية لم تعد تعني فقط الموانئ ومصبات الأنهار و الخلجان الصغيرة، و إنما تعني أيضا المياه التي توجد بين الإقليم البري وخط الأساس الذي ترسمه الدولة الساحلية،<sup>2</sup> و عل هذا النهج سارت كل من اتفاقية جنيف عام 1958 حول البحر الإقليمي و المنطقة المجاورة، و كذلك اتفاقية UNCLOS، فقد نصت هذه الأخيرة في الفقرة الأولى من المادة الثامنة، على أن المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي تشكل جزء من المياه الداخلية للدولة.<sup>3</sup>

كما أنهت الاتفاقيتين الخلاف الذي ظل قائما حول مدى تقرير حق المرور البريء في هذه المياه، فقد أشارتا إلى تمتع السفن الأجنبية بحق المرور البريء في المياه التي أصبحت داخلية نتيجة تقرير خط الأساس المستقيم، رغم أنها لم تكن تعتبر كذلك من قبل.<sup>4</sup>

و بالرغم من الإختلاف بين المياه الداخلية و الإقليم البري من حيث الطبيعة، إلا أنهما يخضعان لنفس النظام القانوني، و هذا ما يمكن استنتاجه من نص المادة الثانية من اتفاقية UNCLOS، التي تقضي بأن سيادة الدولة الساحلية تمتد خارج إقليمها البري و مياهها الداخلية إلى البحر الإقليمي، و أن تمارس هذه السيادة على مياهها الداخلية في مراقبة ولوج السفن الأجنبية إلى الموانئ و المراسي، و ممارسة الولاية القضائية عليها.<sup>5</sup>

---

1 - حسن خطابي، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مارس 2012، الرياض، ص 2.

2 - Annuaire de l'Institut de Droit International, Vol 47 . II, 1957, PP.473-476.

3 - راجع المادة 8 الفقرة 1 من اتفاقية UNCLOS.

4 - تنص الفقرة الثانية من المادة الثامنة من اتفاقية UNCLOS على أنه: "حيث يؤدي تقرير خط الأساس وفقا للطريقة المبينة في المادة 7 إلى حصر مساحات مائية و جعلها مياهها داخلية رغم أنها لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الإتفاقية."

5 - حسن خطابي، المرجع السابق، ص 8.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

فالموانئ والمراسي كانت تعتبر منذ عهد الرومان من توابع الإقليم البري وجزء لا يتجزأ من ملك الدولة، وهو نفس الاعتبار الذي تأخذ به الدول الحديثة اليوم حيث تخضعها لسيادتها، وتعرف بأنها المكان الذي تفرغ فيه السفينة بضائعها وت شحنها وتحمل منه المسافرين وتنزلهم، و قد أقر معهد القانون الدول في دورته بستوكهولم عام 1928 على أن الموانئ والمراسي تخضع لسيادة الدولة التي تقع في إقليمها،<sup>1</sup> و اعترف للسفن الأجنبية بحق النفاذ، إلا في الحالات التي تشكل خطرا على أمن و سلامة الدولة الساحلية.<sup>2</sup>

و قد تبنت اتفاقية UNCLOS، التوجه السابق الذكر، من خلال نص المادة 11، بقولها: "تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي..." فهي إذن داخله ضمن إقليم الدولة وجزءا من أملاكها العامة، كما تناولت المراسي من خلال المادة 12، فقضت بأنها تلك التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها و رسوها، واعتبرتها ضمن حدود البحر الإقليمي.<sup>3</sup>

نظرا لحاجة الجماعة الدولية للتبادلات التجارية بين أعضائها، فقد استقر العرف الدولي منذ أوائل القرن العشرين، على ضرورة السماح للسفن الأجنبية الخاصة بالتردد على موانئ الدولة الساحلية منها سفن تجارية، سفن الصيد، يخوت للنزهة،<sup>4</sup> فلا يجوز للدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية الأجنبية إلا إذا دعت إلى ذلك ظروف استثنائية تتعلق بالنظام العام أو الأمن أو الصحة مثلا، على أن يطبق الحظر على جميع السفن دون تمييز بما فيها السفن الوطنية،<sup>5</sup> أما فيما يتعلق بالسفن الحربية فللدولة الساحلية أن تضع قيود أخرى كعدد السفن الحربية المقبولة بالدخول للميناء في وقت واحد، و الزمن المحدد لذلك.

و بالنسبة للإختصاص الجزائي، تتمتع الدولة الساحلية بصلاحيه حصرية بالنظر في الأعمال غير المشروعة المرتكبة على متن السفن التجارية الأجنبية الموجودة داخل

<sup>1</sup> - Article 2 du projet: " Lesdits ports, havres, rades et mouillages sont places sous la souveraineté des Etats dont ils bordent le territoire." Annuaire de l'Institut de Droit International, Vol 34, 1928, P.525.

<sup>2</sup> - Article 3 du projet, Ibid, P.527.

<sup>3</sup> - راجع المادتين 12، 13 من اتفاقية UNCLOS.

<sup>4</sup> - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 43.

<sup>5</sup> - إبراهيم العناني، قانون البحار: المبادئ العامة للملاحة البحرية الصيد البحري، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، 1985، ص 110.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

مياها الداخلية،<sup>1</sup> فللدولة الساحلية الحق بممارسة سلطات الشرطة القضائية،<sup>2</sup> شريطة أن يكون الفعل المرتكب على ظهر السفينة التجارية الأجنبية يهدد النظام العام،<sup>3</sup> فالاختصاص القضائي الجزائي تمارسه الدولة الساحلية بدون منازع، لأن إقليمية القانون الجنائي مبدأ معترف به من طرف القانون الدول، و هو ما يجعل الدولة الساحلية مؤهلة للنظر في الجرائم البحرية التي ترتكبها السفن التجارية الأجنبية في مياها الداخلية، حين تكون معاقبا عليها في قانونها الجنائي، باستثناء السفن التي تدخل المياه الداخلية بفعل قوة قاهرة، فهي لا تخضع لاختصاص دولة الميناء لانعدام عنصر الرضا.<sup>4</sup>

أما بالنسبة للسفن الحربية أو العامة الأجنبية، فالمبدأ العام أنها لا تخضع للولاية القضائية للدولة الساحلية بسبب الحصانة السيادية تطبيقا لمقتضيات المادة 32 من اتفاقية UNCLOS، لذلك يجب أن تمتنع تلك السفن عن القيام بأي موقف عدائي أو أعمال عنف، و في حالة تورطها في تلك الأفعال غير المشروعة، سيكون للدولة الساحلية حق الدفاع عن النفس.<sup>5</sup>

فالدولة الساحلية ( دولة الميناء ) لا تتدخل في المسائل المتعلقة بالجرائم التي يرتكبها أفراد طاقم السفينة الحربية أو عندما ترتكب الجريمة على متنها، و هو المبدأ الذي أفتى به القضاء الإداري الفرنسي ممثلا بمجلس الدولة في قضية Sally et Newton عام 1806،<sup>6</sup> غير أن هذا الأمر ليس على إطلاقه، فهناك حالات استثنائية تنشأ فيه الولاية القضائية لدولة الميناء، و هي على سبيل الحصر كالتالي:

<sup>1</sup> - Anne Bardin, Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels, Pace International Law Review, Vol 14, April 2002, P.31.

<sup>2</sup> - فلها الصلاحية باتخاذ التدابير التمهيدية لممارسة الولاية القضائية البحتة، مثل زيارة السفينة الأجنبية أو القيام بتفتيشها، أو اعتقال بعض المتواجدين على ظهرها.

<sup>3</sup> - Annuaire de l'Institut de Droit International, Vol 47 . II, 1957, P.474.

<sup>4</sup> - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 44.

<sup>5</sup> - On the other hand, foreign warships, including government vessels used for non-commercial purposes, are exempt from the coastal State's civil jurisdiction due to the principle of sovereign immunity.' This immunity, according to UNCLOS Article 32, is subject to the behavior of the vessel that must abstain from any hostile attitude or act of violence. Should a vessel engage in such acts, the coastal State will have a right of self defense.'

- Anne Bardin, Op.Cit, P.31.

<sup>6</sup> - تتلخص وقائع هذه القضية في كون السفينتين الأمريكيتين Sally و Newton كانتا راسيتان في ميناء Anvers ثم انتقلتا إلى ميناء Marseille، وأثناء توقفهما في هذين الميناءين وقعت حوادث خطيرة بين الطاقمين، و بعد تدخل السلطات البحرية الفرنسية نشأ صراع مع قنصل الولايات المتحدة الأمريكية، الذي طالب بحصرية الاختصاص القضائي

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

- ما يرتكب على ظهر السفينة من جرائم يكون فاعلها أو المجني عليه من غير أفراد الطاقم أي يكون شخص أجنبي عن طاقمها.

- الجرائم التي يرتكبها أفراد الطاقم على البر، أو الجرائم التي من شأنها أن تعكر النظام العام في الميناء.

- الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة، فتتدخل دولة الميناء بطلب من قائد السفينة أو قنصل دولة السفينة.<sup>1</sup>

### 2- المياه الإقليمية:

تعد المياه الإقليمية من المساحات البحرية المهمة على الصعيد السياسي والاقتصادي و الاستراتيجي للدولة الساحلية، لذلك أقر لها القانون الدولي مجموعة من الحقوق، لتوفير الحماية الأمنية لها من المخاطر التي قد تهدد أمنها، كما ضمن لها حقوق اقتصادية على تلك المساحة البحرية من خلال استغلال الثروات الحية و غير الحية الكامنة فيها.<sup>2</sup>

و بعيدا عن النقاش الفقهي و القانوني حول حدود المياه الإقليمية و طبيعة نظامها القانوني، فقد برزت فكرة البحر الإقليمي كنوع من التوفيق بين مصلحتين هما: مصلحة الدولة الساحلية في تأكيد سيادتها على المياه القريبة من شواطئها، و مصلحة الدول الأخرى في حرية استعمال هذه المياه دون قيد أو عائق، و انتهى هذا الأمر باتفاق الجماعة الدولي على إقرار وضع خاص بالبحر الإقليمي، يخضع بمقتضاه إلى السيادة التامة للدولة الساحلية طبقا لنص المادة 2 من اتفاقية UNCLOS<sup>3</sup>، مع وضع قيد يكفل

---

على رعاياه، هنا تدخل مجلس الدولة الفرنسي و أصدر قرار بتاريخ 28 أكتوبر 1806، تبنى فيه حصرية الولاية القضائية لدولة العلم على السفن الحربية. يمكن الإطلاع على حيثيات هذه القضية على الرابط الإلكتروني التالي:

<https://www.etudier.com/dissertations/Sally-Et-Newton/7123.html>

1 - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 47.

2 - نايف بن عمار بن وقيان الدوسري، الاختصاص القضائي على المياه الإقليمية و الدولية، مجلة كلية الشريعة و الدراسات الإسلامية، مجلد 31، عدد 2، 2013، جامعة قطر، ص 286.

3 - تنص المادة 2 من اتفاقية UNCLOS على أن: "تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية، أو مياهها الأرخيبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية، إلى حزام بري ملصق يعرف بالبحر الإقليمي."

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

تسهيل المرور و الملاحة لجميع الدول في عرض البحر الإقليمي، اصطلح عليه بحق المرور البريء الذي أقره القضائي الدولي ممثلاً بمحكمة العدل الدولية بمناسبة فصلها في قضية مضيق كورفو عام 1949،<sup>1</sup> ثم نظمتها فيما بعد اتفاقية UNCLOS من خلال المواد من 17 إلى 26.<sup>2</sup>

أما فيما يتعلق بالاختصاص الجنائي، فالقاعدة العامة حسب المادة 27 من اتفاقية UNCLOS، عدم جواز ممارسة الدولة الساحلية لأي اختصاص أو ولاية جنائية، بشأن الجرائم التي ترتكب على متن سفينة خاصة أجنبية أثناء مرورها ببحرها الإقليمي، غير أنها سمحت بموجب فقرتها الأولى للدولة الساحلية ممارسة اختصاصا جنائيا على سبيل الحصر في الحالات التالية:

- إذ وقعت الجريمة وامتدت نتائجها وآثارها إلى الدولة الساحلية.
- إذا كان في الجريمة المرتكبة مساس بسلم الدولة الساحلية، أو إخلال بحسن النظام في البحر الإقليمي.
- إذا طلبت مساعدة الدولة الساحلية من طرف ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي لدولة العلم.
- تتدخل الدولة الساحلية تلقائياً من أجل توقيف أي شخص أو إجراء تحقيق على متن السفينة، إذا تعلق الأمر بجريمة الاتجار بالمخدرات أو المواد المؤثرة على العقل.<sup>3</sup>

و زيادة على هذه الاستثناءات، فقد أضافت الفقرة الثانية من المادة 27، حالة خاصة أخرى، حيث منحت الحق للدولة الساحلية في اتخاذ أية خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء

---

<sup>1</sup> - تعود حيثيات القضية إلى تاريخ 15 ماي 1946، أين تم إطلاق النار على بارجتين بريطانيتين أثناء مرورهما عبر قناة كورفو بواسطة بطارية ساحلية ألبانية، فاحتج البريطانيون مطالبين بحقهم في المرور عبر المضائق الدولية، بينما رد الألبان بأن السفن الحربية الأجنبية و السفن التجارية لا يحق لها المرور عبر الأراضي الألبانية دون إذن مسبق، و في 22 أكتوبر 1946 تم تفجير مدمرتان بريطانيتين بالألغام أثناء مرورهما بالقناة وتعرضتا لأضرار جسيمة، بما في ذلك خسائر في الأرواح، و في وقت لاحق بتاريخ 12 و 13 نوفمبر 1947، اجتاحت المملكة المتحدة القناة دون ترخيص من ألبانيا، و بعد عرض النزاع على محكمة العدل الدولية أصدرت قرار عام 1949، أقرت بموجبه أن جميع السفن لها الحق في المرور عبر المضائق الدولية، حتى السفن الحربية طالما أنها لا تشارك في الأنشطة، التي تم إدراجها لاحقاً في المادة 19 من اتفاقية UNCLOS.

- See: The Corfu Channel Case (U.K. v. Albania), 1949 International Court Of Justice . 1 (April 9).

<sup>2</sup> - راجع المواد من 17 إلى 26 من اتفاقية UNCLOS.

<sup>3</sup> -بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2014/2013، ص 47.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

توقيف أو تحقيق على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الإقليمية،<sup>1</sup> فلا شك أن ارتكاب الجريمة في المياه الداخلية للدولة الساحلية يشكل اعتداءا مباشرا على نظامها القانوني، الأمر الذي يحتم إعطاء سلطات الدولة اتخاذ كل الإجراءات التي ينص عليها قانونها الجنائي،<sup>2</sup> و هو النهج الذي سار عليه المشرع الجزائري، حيث حصر اختصاصه الجزائي على ما يقع من جرائم على ظهر باخرة أجنبية في المياه الداخلية بموجب المادة 590 الفقرة 2 من قانون الإجراءات الجزائية، التي تنص على ما يلي: "تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات و الجنح... التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية."<sup>3</sup>

و في حالة ما ارتكبت الجريمة على متن السفينة وهي في أعالي البحار و كانت قادمة من ميناء أجنبي، و كانت بصدد المرور خلال البحر الإقليمي دون الدخول للمياه الداخلية، فلا يجوز للدولة الساحلية أن تمارس اختصاصها على تلك السفينة، باستثناء الحالات المنصوص عليها في الجزأين الخامس و الثاني عشر من الاتفاقية.<sup>4</sup>

و بالنسبة للسفن الحربية و الحكومية، فدولة العلم هي من تتحمل المسؤولية، نظرا لتمتع تلك السفن بمبدأ الحصانة السيادية، و من ثم لا يجوز للدولة الساحلية اتخاذ أي إجراء قسري ضد السفينة الحربية مهما كانت طبيعته، كإخضاعها للتفتيش أو التوقيف أو التحقيق،<sup>5</sup> غير أن للدولة الساحلية الحق في الطلب من السفينة الحربية الإمتثال لقوانينها و لوائحها، فإذا فشلت في ذلك، فللدولة الساحلية أن تطلب منها مغادرة بحرها الإقليمي على الفور، و يجوز لها استخدام أي قوة ضرورية لإجبارها على ذلك،<sup>6</sup> أما فيما يتعلق بالخسائر و الأضرار التي تعرضت لها الدولة الساحلية، فتلتزم دولة العلم كنتيجة أساسية

1 - راجع الفقرة 2 من المادة 27 من اتفاقية UNCLOS.

2 - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 62.

3 - راجع المادة 590 من الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر عدد 48، الصادرة بتاريخ 10 جوان 1966.

4 - راجع الفقرة 5 من المادة 27 من اتفاقية UNCLOS.

5 - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 52.

<sup>6</sup> - Anne Bardin, Op.Cit, P. 39.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

لقيام مسؤوليتها الدولية في هذا النطاق بالرد، أو دفع التعويض اللازم لإصلاح الضرر، أو الترضية.<sup>1</sup>

بالرغم من عرضنا لاختصاص الجزائي للدولة الساحلية، الذي أقرته اتفاقية UNCLOS، إلا أن الأمر يتطلب منا تحديد الاختصاص الجزائي لكل جريمة على حدا، نظرا لارتباط الاختصاص بمبدأ الشرعية الذي يميز المادة الجزائية.

و بالنسبة للسطو المسلح على السفن، فهي جريمة تماثل القرصنة من حيث عناصر قيامها باستثناء مكان ارتكاب الفعل، لذلك لم توضح اتفاقية UNCLOS هذه الجريمة التي ترتكب في المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المياه الأرخيبيلية، عند استعراضها لجريمة القرصنة البحرية بموجب المادة 101، هذا الأمر تناولته لجنة القانون الدولي بمناسبة تعليقها على المادة 39 من مشروع اتفاقية أعالي البحار عام 1956، فقد خلصت اللجنة إلى القول أنه عندما يقع الهجوم داخل إقليم الدولة، بما في ذلك بحرها الإقليمي، ينبغي تطبيق القاعدة العامة، و هي أن الأمر يتعلق بالدولة المتأثرة اتخاذ التدابير اللازمة لقمع الأعمال المرتكبة داخل إقليمها،<sup>2</sup> من هنا نستنتج أن أعمال السطو المسلح ضد السفن هي من اختصاص الدول الساحلية بالدرجة الأولى.

كما ينبغي التذكير إلى أن اتفاقية SUA، قد عالجت مشكلة السطو المسلح ضد السفن بموجب المادة 3 منها، حيث ألزمت الدولة الساحلية باتخاذ إجراءات لفرض ولايتها القضائية على جريمة السطو المسلح ضد السفن، التي ترتكب في أراضيها بما في ذلك مياهها الإقليمية،<sup>3</sup> و هو الأمر الذي أكدته المنظمة البحرية الدولية IMO، عند إصدارها للقرار رقم A.1025(26)، فقد أشارت صراحة لاختصاص الدولة الساحلية في نظر جريمة السطو المسلح ضد السفن، فبعد استعراضها لنص المادة 100 من اتفاقية

<sup>1</sup> - بوزيدي خالد، المرجع السابق، ص 50.

<sup>2</sup> -...the Commission considers, despite certain dissenting opinions, that where the attack takes place within the territory of a State, including its territorial sea, the general rule should be applied that it is a matter for the State affected to take the necessary measures for the repression of the acts committed within its territory...

- United Nations, Yearbook of the International Law Commission 1956, Volume II, Documents of the 8<sup>th</sup> Session including the report of the Commission to the General Assembly, 1957, New York: United Nations , article 39 commentary, P.282, Para.3

<sup>3</sup> - راجع المادة 6 الفقرة 1 (ب)، من اتفاقية SUA.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

UNCLOS الذي يحث على واجب التعاون الدولي لقمع القرصنة، ذهبت إلى القول على أنه: "تشجع الدول الساحلية على التعاون إلى أقصى حد ممكن في التحقيق في حوادث السرقة المسلحة و محاولاتها، إلى جانب الدول المهتمة الأخرى مثل دولة العلم، و عند الاقتضاء الدخول في اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف مناسبة لتيسير مثل هذه التحقيقات و محاكمة الجناة."<sup>1</sup>

أما فيما يتعلق بحوادث الإرهاب البحري، التي ترتكب في المياه الداخلية و البحر الإقليمي، فالمبدأ السائد إقرار الولاية القضائية للدولة الساحلية بالنظر في تلك الجرائم، فقد ألزمت اتفاقية SUA، الدولة الساحلية بمحاكمة أو تسليم الجناة المشتبه بهم، و تدعم هذا الالتزام و تم توسعته بموجب بروتوكول 2005،<sup>2</sup> حيث تتمتع الدولة الساحلية بسلطة تقديرية لسن و إنفاذ قوانينها التي تتناول الإرهاب البحري في موانئها و مياهها الإقليمية، و هو الاتجاه الذي وجد أساسه القانوني مرة أخرى في قرار مجلس الأمن 1373(2001)،<sup>3</sup> و من ثم تمارس الدولة الساحلية اختصاصها الجنائي بموجب قانونها المحلي، و في هذا الإطار ذهب المشرع الجزائري إلى تأكيد اختصاصه الجنائي بنظر جرائم الإرهاب البحري، بموجب نص المادة 87 مكرر من قانون العقوبات.<sup>4</sup>

و بالموازاة مع ظاهرة الإرهاب البحري، نجد أن اتفاقية UNCLOS، لم تنظم كذلك مسألة حظر نقل الأسلحة على نوعيها عبر البحر، فبالنسبة للنوع الأول المتمثل في نقل الأسلحة النارية على متن السفن، فينبغي لدولة العلم الإدراك بأن السفن التجارية و سفن

<sup>1</sup> - " Coastal States are encouraged to cooperate to the fullest possible extent in the investigation of armed robbery incidents and attempts, together with other interested States such as the flag State, and, where appropriate, to enter into appropriate bilateral or multilateral agreements to facilitate such investigations and the prosecution of the perpetrators."

- Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, Adopted on 2 December 2009, IMO, Doc. A 26/ Res. 1025, Annex, Para. 3.4.1.

<sup>2</sup> - راجع المادة 6 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام 2005.

<sup>3</sup> -... Accordingly, a coastal State has the power to enact and enforce laws concerning maritime terrorism and the proliferation of WMD in its internal waters, usually in its ports, and in its territorial waters. Such laws are also required by the relevant UN Security Council resolutions 1373 (2001)...

- Efthymios D. Papastavridis, Crimes at Sea : A Law of the Sea Perspective, Hague Academy of International Law, Vol.360, 2012, P.21.

<sup>4</sup> - راجع المادة 87 مكرر من الأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات، المعدل بالقانون رقم 14-01 المؤرخ

في 4 فيفري 2014، ج.ر عدد 7.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الصيد التي تدخل البحر الإقليمي أو موانئ دولة أخرى تخضع لتشريعات تلك الدولة، و يجب أن يؤخذ في الاعتبار أن استيراد الأسلحة النارية يخضع لأنظمة الدولة الساحلية و موانئها، بالنظر إلى المخاطر التي تشكلها عمليات حمل الأسلحة النارية على استقرار و أمن الدولة الساحلية،<sup>1</sup> و في هذا الإطار عمل المشرع الجزائري على تجريم استيراد الأسلحة من الصنف 1 إلى الصنف 8، بموجب الأمر رقم 97-06.<sup>2</sup>

أما بالنسبة لأسلحة الدمار الشامل، فلا يمكن للدولة الساحلية أن تتدخل لمنع مرور السفن التي تحمل شحنات أسلحة الدمار الشامل عبر بحرها الإقليمي، ما لم توجه الأسلحة نحوها و هو أمر نادر الحدوث، و لكن مع الأخذ في الاعتبار بالتغيرات السريعة في أساليب الإرهابيين، فمن المحتمل أن يخلق هذا الأمر صعوبات كبيرة في المستقبل على المدى المتوسط،<sup>3</sup> و نظرا لعدم إمكانية إعادة توزيع صلاحيات الاختصاص القضائي في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المستقبل المنظور، الوضع الذي يحتم علينا البحث عن أساس قانوني آخر، و هو ما تضمنته مبادرة أمن الانتشار **PSI**، فبالرغم من طابعها السياسي إلا أنها قدمت حولا قانونية، فقد منحت الدولة الساحلية الحق في ممارسة ولايتها القضائية في مياهها الداخلية و الإقليمية على السفن التي يشتبه في حملها لشحنات أسلحة الدمار الشامل، وكذلك الأمر بالنسبة لدولة الميناء إذا تم استخدام موانئها كنقاط شحن لتلك الأسلحة.<sup>4</sup> و قد تعزز هذا الأساس بقرار مجلس الأمن رقم 1540(2004)، الذي ألزم الدولة الساحلية بوضع ضوابط حدودية ترمي للكشف عن أنشطة الاتجار غير المشروع بالأسلحة و مكافحتها، وفقا لسلطاتها القانونية و بالاتساق مع القانون الدولي، كما اعترف صراحة لدولة الميناء بممارسة ولايتها الجنائية على أعمال النقل التي تساهم في الانتشار، عند مخالفتها لأنظمة مراقبة الصادرات و المرور العابر

<sup>1</sup> - " With respect to the carriage of firearms on board, the flag State should be aware that merchant ships and fishing vessels entering the territorial sea and/or ports of another State are subject to that State's legislation. It should be borne in mind that importation of firearms is subject to port and coastal State regulations..."

- Piracy and armed robbery against ships: Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, IMO, Doc: MSC.1/Circ.1333/Rev.1, 12 June 2015, Annex, Para.4.

<sup>2</sup> - راجع المواد 26، 27، 28، 30، من الأمر رقم 97-06 المؤرخ في 21 جانفي 1997، المتعلق بالعتاد الحربي و الأسلحة و الذخيرة، ج.ر. عدد 6.

<sup>3</sup> - Katharina Theresa Kändler, Op.Cit, P.43.

<sup>4</sup> - Douglas Guilfoyle, The Proliferation Security Initiative: Interdicting Vessels in international waters to prevent the spread of weapon of mass destruction?, Op.Cit, P.738.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

والشحن العابر و إعادة التصدير.<sup>1</sup> و قد اتبع المجلس هذا القرار بالعديد من القرارات اعترفت في مجملها باختصاص الدولة الساحلية بنظر عمليات تهريب أسلحة الدمار الشامل.<sup>2</sup>

يعترف القانون الدولي للبحار صراحة، بأحقية الدولة الساحلية في ممارسة اختصاصها الجنائي على السفن التي يشتهب في ارتكابها لجريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات في المياه الخاضعة لسيادتها، هذا الأمر بلورته المادة 1/27، في فقرتها الفرعية (د)، و كذلك الحال بالنسبة لجريمة تهريب المخدرات التي ترتكب في المياه الداخلية بحسب المادة 27 الفقرة 2، و بتعبير آخر ينعقد الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية على السفينة المتورطة في تهريب المخدرات، سواء تواجدت بالمياه الداخلية أو البحر الإقليمي.<sup>3</sup>

و قد تأكد الحكم السابق في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988، بموجب المادة 1/4 (أ) التي نصت على ما يلي: " كل طرف: (أ) يتخذ ما قد يلزم من تدابير لتقرير اختصاصه القضائي في مجال الجرائم التي يكون قد قررها وفقا للفقرة 1 من المادة 3، عندما: - ترتكب الجريمة في إقليمه؛..."

و استنادا لما سبق، فالدولة الساحلية هي وحدها المختصة بالتدخل ضد تجار المخدرات الذين يتحركون في أقاليمها البحرية، ما لم تأذن صراحة للدول الأخرى بالتصرف،<sup>4</sup> و هو الإذن الذي يتم بموجب اتفاقية ثنائية بين الدولة الساحلية والمتدخلة، أو بموجب اتفاق إقليمي تكون الدولتان أحد أعضائه كما هو الحال في اتفاق سان خوسيه،

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 3(ج.د) من قرار مجلس الأمن رقم 1540، الذي أصدره بتاريخ 28 أبريل 2004، في الوثيقة: S/RES/1540(2004)

<sup>2</sup> - راجع قرارات مجلس الأمن لمنع تهريب السلاح عبر البحر السابق الإشارة إليها في الأطروحة.

<sup>3</sup> - فالج مفلح القحطاني، المرجع السابق، ص 72.

<sup>4</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P.61.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

غير أن مضمون الإذن يبقى محصورا في منح سلطات إنفاذ القانون للدولة المتدخلة، أما مسألة الإختصاص القضائي فتبقى قائمة لمصلحة الدولة الساحلية.<sup>1</sup>

و على العكس من الأعمال السابقة، فالأمر يبدو واضحا و جليا بالنسبة لجريمة تهريب المهاجرين أو الهجرة غير الشرعية، ذلك أن طبيعة الجريمة، تفرض الاختصاص الجنائي للدولة الساحلية بنظر هذه الجريمة دون سواها،<sup>2</sup> و نظرا لارتباط مصطلح الحدود الدولية بمبدأ سيادة الدول، فالقانون الدولي يعترف لها صراحة ببسط سلطتها على إقليمها و الأشخاص المتواجدين به، و من ثم فعمليات الهجرة السرية تشكل تهديدا لمبدأ السيادة الإقليمية للدولة الساحلية،<sup>3</sup> و كنتيجة لتمتع الدولة الساحلية بالسيادة في مياهها الداخلية و بحرها الإقليمي، و تطبيقا لنص المادة 8 من بروتوكول التهريب، فلا يمكن للدول الأخرى أن تمنع السفن أو تمارس الولاية القضائية في تلك المساحات البحرية ما لم تحصل على موافقة الدولة الساحلية،<sup>4</sup> غير أن هذا الإذن يتعلق أساسا بإجراء دوريات مراقبة مشتركة في المياه الخاضعة للدولة الساحلية، مع الإبقاء لهاته الأخيرة بسلطة الإختصاص القضائي، و هو الإذن الذي يأتي في صيغة اتفاقيات ثنائية بين البلدين.<sup>5</sup>

أما إذا كانت السفينة التي يشته تورطها في تهريب المهاجرين تمر عبر البحر الإقليمي للدولة الساحلية، فهنا نميز بين حالتين فإن كانت السفينة عديمة الجنسية - وهي الحالة الشائعة في جرائم تهريب المهاجرين-، فللدولة الساحلية كامل الصلاحية في

<sup>1</sup> -Ibid, P.72.

<sup>2</sup> - ذلك أن الجريمتين يشتركان معا في عنصر عبور الحدود الدولية، دون علم الدولة المصدرة و موافقة الدولة المستقبلية.

<sup>3</sup> - منصورى رؤوف، المرجع السابق، ص 28.

<sup>4</sup> - Additionally, since the coastal State has sovereignty in the territorial sea, other States cannot interdict vessels or exercise enforcement jurisdiction in the coastal State's territorial sea unless they acquire its consent. This is also consistent with Article 8 of the Smuggling Protocol that provides that any measure employed for interdicting vessels engaged in the act of migrant smuggling cannot be taken in the territorial sea of other States Parties, unless they consent to it.

- Shadi Elserafy, The Smuggling of Migrants across the Mediterranean Sea: States' Responsibilities and Human Rights, Master Thesis, Faculty of Humanities, University of Norway, 2018, P.25.

<sup>5</sup> - للاطلاع على بعض الاتفاقيات الثنائية المتعلقة بالتعاون المشترك بين الدول في مجال الرقابة البحرية على أعمال الهجرة غير الشرعية. أنظر:

- Kiara.Neri, Le Droit International face aux nouveaux défis de L'immigration clandestine en mer Op.Cit, PP.144-146.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

ممارسة اختصاصها القضائي عليها، أما في حالة كون تلك السفينة تحمل جنسية أجنبية، فلا يجوز للدولة الساحلية بحسب المادة 2/8 من بروتوكول التهريب، اتخاذ أي تدابير ضد السفينة إلا بعد أخذ موافقة دولة العلم على ذلك، و هو الإجراء الذي يتماشى و نص المادة 3/27 من اتفاقية UNCLOS<sup>1</sup>.

و في المقابل من الصورتين السابقتين، فهناك صورة أخرى لتهريب المهاجرين أغفلها بروتوكول باليرمو من التنظيم، و هي حالة مغادرة الإقليم خلسة، التي تم تنظيمها بموجب التشريعات الداخلية على غرار المشرع الجزائري، فقد عمل على تجريم هذه الصورة بموجب القانون 09-01، من خلال نص المادة 175 مكرر 1، بقولها: "دون الإخلال بالأحكام التشريعية الأخرى السارية المفعول، يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر و بغرامة من 20.000 إلى 60.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، أثناء اجتيازه أحد مركز الحدود البرية أو البحرية..."<sup>2</sup> كما تناول مسألة تهريب المهاجرين بموجب المادة 303 مكرر 30، حيث عرفها بما يلي: "يعد تهريبا للمهاجرين القيام بتدبير الخروج غير المشروع من التراب الوطني لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، على منفعة مالية أو أي منفعة أخرى..."<sup>3</sup> فباستقرائنا للنصين السابقين يتضح لنا جليا بسط الدولة الجزائرية سيادتها القضائية في نظر جرائم مغادرة الإقليم البحري و عمليات التهريب التي تتم من خلاله.

<sup>1</sup> -Accordingly, if a coastal State that has reasonable grounds to believe that a foreign vessel or a stateless vessel traversing through its territorial sea is engaged in migrant smuggling, it is obliged to act against it. However, unlike stateless vessels, pursuant to Article 8(2) of the Smuggling Protocol, the coastal State may not employ any measures against a foreign vessel smuggling migrants unless it notifies the flag State and obtain its consent. Similarly, Article 27(3) of the LOSC requires every coastal State to obtain the consent of the flag State concerned before taking any measures against foreign vessels in the territorial sea.  
- Shadi Elserafy, Op.Cit, P.28.

<sup>2</sup> - راجع المادة 175 مكرر 1 من القانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل و المتمم للقانون 66-156 المتعلق بقانون العقوبات، ج.ر عدد 15 الصادرة في 8 مارس 2009.

<sup>3</sup> - راجع المادة 303 مكرر 30 من القانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل و المتمم للقانون 66-156 المتعلق بقانون العقوبات، ج.ر عدد 15 الصادرة في 8 مارس 2009.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و يثير هذا الموضوع نقاش فقهي حول إمكانية تمديد الاختصاص القضائي للدولة الساحلية بنظر جرائم تهريب المهاجرين، لتشمل السفن المتواجدة في المنطقة المتاخمة، بالموازاة مع الصلاحيات الممنوحة لها بموجب المادة 33 من اتفاقية UNCLOS، غير أن القراءة الصحيحة للنص السابق الذكر، تفيد أن سلطة الدولة الساحلية محصورة بمنع التعديات التي تحدث في المنطقة المتاخمة فقط، و تستخدم الدولة الساحلية هذه السلطة لمنع وصول السفن التي تحمل المهاجرين غير الشرعيين إلى بحرها الإقليمي، و هو الأمر الذي أكده بروتوكول باليرمو بنصه على حق الدولة الساحلية في اعتراض سفن الهجرة بالمنطقة المتاخمة، دون أن يكون لها الحق في ممارسة الإختصاص القضائي باستثناء السفن عديمة الجنسية.<sup>1</sup>

أما فيما يتعلق بجريمة الاتجار بالبشر عبر البحر، فلا شك أنها من الجرائم التي تمس بالنظام السليم للبحر الإقليمي، التي تمتد عواقبها للدولة الساحلية، و من ثم يكون لهذه الأخيرة ممارسة اختصاصها الجنائي على متن السفن الأجنبية إذا تم تحديد حالة الاتجار بالبشر في مياهها الإقليمية، حيث يمكن لمحاكم الدولة الساحلية النظر في القضية و تطبيق قوانينها الوطنية،<sup>2</sup> و خير مثال على ذلك قضية السفينة **Mc Ruby**<sup>3</sup> فقد ذهبت المحكمة الفرنسية إلى القول أن لها اختصاصا لأن جزءا من الجريمة ارتكب في المياه الإقليمية لفرنسا، فعندما دخلت **Mc Ruby** البحر الإقليمي الفرنسي، كان أفراد

<sup>1</sup> - Fabian Jaensch, Op.Cit, P.14.

<sup>2</sup>- A coastal State could potentially exercise criminal jurisdiction on board a foreign ship if a trafficking situation was identified in the coastal State's territorial waters. In such a situation the coastal State's courts could hear the case and the coastal State's national laws would apply.

-Rebecca Surtees, Op.Cit, P.113.

<sup>3</sup> - تعود وقائع هذه القضية إلى تاريخ 24 أكتوبر 1992، أين تسلل 9 شبان أفارقة و اختبأ على متن سفينة الشحن **Mc Ruby** عند رسوها بأحد الموانئ الغانية، و عند إبحارها باتجاه أوروبا تفتن طاقم السفينة لوجودهم، حيث قاموا بالقبض عليهم، و في ليلة 2 إلى 3 نوفمبر، قام طاقم السفينة الأوكراني بإخراج المهاجرين غير الشرعيين من مخابئهم، ثم قاموا بإطلاق النار عليهم و قتلوا ثمانية أشخاص ألقوا في البحر قبالة سواحل البرتغال، في حين تمكن الشخص التاسع من الإفلات و الاختباء في السفينة، و عند توقف **MC Ruby** في ميناء **Le Havre** الفرنسي بعد بضعة أيام، تمكن من القفز إلى الشاطئ و أبلغ الشرطة، حيث قامت بالصعود على متن السفينة و توقيف الطاقم لمتابعته جزائيا أمام محاكمها.

- Jacques Pradel, Mercredi 26 février 2014 : L'affaire du cargo MC Ruby, RTL, article du presse disponible sur :

<https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/l-heure-du-crime-mercredi-26-fevrier-2014-l-affaire-du-cargo-mc-ruby-7771230702>

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الطاقم لا يزالون يبحثون عن آخر ناج، ووجدت المحكمة أن عمليات التفتيش هذه جاءت بعد عمليات الإعدام، وأن جميع الوقائع تشكل كلاً لا يتجزأ. و كان من الشائع في فرنسا أن تنتظر المحاكم في المسائل المتعلقة بالأفعال التي يرتكبها الأجانب خارج البلاد، إذا كانت الأفعال غير قابلة للتجزئة وتم ارتكاب جزء منها على الأراضي الفرنسية،<sup>1</sup> و هو التسبب الذي أقره المشرع الجزائري بموجب المادة 586 من قانون الإجراءات الجزائية، بقولها: "تعد مرتكبة في الإقليم الجزائري كل جريمة يكون عمل من الأعمال المميزة لأحد أركانها المذكورة لها قد تم في الجزائر."

بعد استعراضنا للإختصاص الجزائري للدولة الساحلية، الذي أقرته اتفاقية UNCLOS و بقية الصكوك الدولية ذات الصلة، نخلص إلى أن للدولة الساحلية - بصفة عامة - اختصاصاً جنائياً على جميع الأعمال غير المشروعة التي تهدد نظامها العام الداخلي، سواء ارتكبت في مياهها الداخلية أو الإقليمية، و كون جميع الدول ملزمة بقمع الأفعال غير المشروعة بصفقتها نصوص اتفاقية أو أعرف دولية، فهي مجبرة على تجريم تلك الأعمال بموجب تشريعاتها الجنائية الداخلية، و بالتسليم أن معظم قواعد التشريع الجنائي ذات طبيعة أمرة لتعلقها بالنظام العام، نجد أن الدولة الساحلية صاحبة الاختصاص الجنائي الأصيل بالنظر في الجرائم البحرية التي ترتكب في المياه الخاضعة لسيادتها.

### ثانياً: دولة العلم.

تشير غالبية التشريعات الجنائية المقارنة، إلى أن الدول قد اتجهت لإعتماد مبدأ إقليمية القوانين على البحر الإقليمي و حصرية الاختصاص فيه، مع اعتبار السفينة جزءاً من إقليمها، و إخضاعها بالتالي للاختصاص المطلق للدولة التي ترفع السفينة عملها، و هو الأمر الذي سار عليه المشرع الجزائري بموجب المادة 3 من قانون العقوبات التي تنص على أن: "يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب في أراضي الجمهورية. كما يطبق على الجرائم التي ترتكب في الخارج إذا كانت تدخل في اختصاص المحاكم الجزائرية طبقاً لأحكام قانون الإجراءات الجزائية." وتضيف المادة 590

<sup>1</sup> - Anne Bardin, Op.Cit, P.38.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

من قانون الإجراءات الجزائية بأن: " تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات و الجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبيها. و كذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية."<sup>1</sup>

و بصرف النظر عن النقاش الفقهي حول الأساس الذي يخضع السفينة لاختصاص الدولة التي ترفع علمها،<sup>2</sup> فالأمر الثابت هو استقرار مبدأ في القانون الدولي مفاده أن السفينة الموجودة في أعالي البحار لا تخضع - كقاعدة عامة - إلا لاختصاص الدولة التي ترفع السفينة علمها، بمعنى استثناء دولة العلم دون غيرها بممارسة اختصاصي البوليس و القضاء و غيرها من الاختصاصات في مواجهة السفن التي ترفع علمها، و هو ما يعرف بمبدأ " حصرية اختصاص دولة العلم".<sup>3</sup>

و قد استقر هذا المبدأ كنتيجة طبيعية لإقرار حرية الملاحة في أعالي البحار، من قبل اتفاقية UNCLOS بموجب مادتها 90، حيث ذهبت إلى القول أن: " لكل دولة، سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية، الحق في الإبحار بالسفن التي ترفع علمها في أعالي البحار".<sup>4</sup> فطالما تكون السفينة في أعالي البحار حيث لا سيادة لقانون دولة معينة، و يجب إلحاق كل سفينة بدولتها، لبسط حمايتها لها، وحتى يكون قانون الدولة التي تحمل جنسيتها هو المطبق على ما يحدث فيها من وقائع و تصرفات.<sup>5</sup>

و تبعا لما سبق، فمن واجب كل دولة من خلال قوانينها الوطنية تنظيم متطلبات كيفية اكتساب السفينة لهذا الحق في رفع علمها،<sup>6</sup> و بحصول السفينة على إذن حمل

1 - زارة لخضر، المرجع السابق، ص 760.

2 - لقد ثار نقاش فقهي حول الأساس الذي يخضع السفينة لاختصاص الدولة التي ترفع علمها، حيث ذهب جانب من الفقه إلى القول أن أساس هذا الإختصاص إقليمي على إعتبار أن السفينة بمثابة جزيرة عائمة، فهي جزءا من إقليم الدولة التي ترفع علمها، غير أن هذا التصور لم يعد يلقى قبولا في الفقه الحديث الذي اعتبر فكرة الجزيرة العائمة مجازا لا أكثر، كما أنه إذا كان لقانون دولة العلم ما يبرره في أعالي البحار، فإن هذا القانون يتضائل إلى حد كبير مفسحا المجال لقانون الدولة الساحلية في مياهها الإقليمية. - المرجع نفسه، ص 762.

3 - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 64.

4 - Anne Bardin, Op.Cit, P.45.

5 - Georges Ripert, Droit maritime, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950, N° 309,P. 320.

6 - راجع المادة 91 من اتفاقية UNCLOS.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

العلم، تكون قد اكتسبت جنسية تلك الدولة، و بالتالي فهي خاضعة لولايتها القضائية، وعلى عكس الأفراد العاديين الذين يمكنهم الحصول على جنسية مزدوجة، لا يجوز للسفينة أن تبحر تحت أكثر من علم واحد، و إذا تم ذلك، اعتبرت السفينة بدون جنسية،<sup>1</sup> ونتيجة لذلك لا تتمتع السفينة بأي حماية على الإطلاق في القانون الدولي.<sup>2</sup>

و قد بينت المادة 94 من اتفاقية UNCLOS، الواجبات التي تقع على عاتق الدولة في ممارستها لولايتها على السفن التي ترفع علمها، فقد حصرتها من حيث المبدأ في رقابتها للشؤون الإدارية و العلمية و الفنية و الاجتماعية على السفن التي ترفع علمها،<sup>3</sup> إلا أنها أغفلت الاختصاص الجزائي بنظر الجرائم البحرية محل الدراسة، الأمر الذي يحتم علينا تبيان هذا الاختصاص باعتماد بقية الصكوك الدولية ذات الصلة.

بالنسبة لأعمال السطو المسلح على السفن، فلا شك أن مكان ارتكاب هذه الأفعال يخرجها من نطاق اختصاص دولة العلم، فهو خاضع للسيادة الإقليمية للدولة الساحلية، ومن ثم ينعقد الاختصاص بنظر أعمال السطو المسلح لهذه الأخيرة، هذا الأمر أكدته المنظمة البحرية الدولية بموجب قرارها رقم **A 26/ Res. 1025**، حيث اعترفت لمختلف المصالح الوطنية بحقها المشروع في ردع أعمال القرصنة و السطو المسلح على السفن، مع تفضيلها إلقاء مسؤولية قمع أعمال السطو المسلح على عاتق الدولة التي وقع الهجوم في مياهها الإقليمية ( الدولة الساحلية).<sup>4</sup>

1 - راجع المادة 92 من اتفاقية UNCLOS.

2 - It is an obligation of each state through its national laws to regulate the requirements for how a vessel acquires this right to fly the flag of that state. When a vessel has received the permission to carry its flag, it has acquired the nationality of that state, and is thus subject to its jurisdiction like any other national. Unlike individuals, who can have dual citizenship, a vessel is not allowed to fly more than one flag, if this is done, the vessel is regarded as a vessel without nationality with the result that the vessel has no protection at all in international law.

- Charlotte Dahl, Coastal State Jurisdiction over Foreign Flagged Vessels Suspected of Piracy, Human Trafficking and Oil Pollution Offences, and the Interrelationship with Flag State Jurisdiction: A Comparative Analysis, Master Thesis, Faculty Of Law, Lund University, Denmark, 2013, P.14.

3 - راجع نص المادة 94 من اتفاقية UNCLOS.

4 - " Recognition should be given to the different national interests that may be involved in each case, including: flag State of the ship; country in whose territorial waters the attack took place; country of suspected origin of the perpetrators; country of nationality of persons on board; country of ownership of cargo; and country in which the crime was committed. In cases of piracy, the flag State of the ship should take lead responsibility, and in cases of armed robbery the lead should be taken by the State in whose territorial waters the attack took place..."

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و كذلك الأمر فيما يتعلق بأعمال القرصنة البحرية، فبطبيعة هذه الجريمة تخرجها هي الأخرى من نطاق اختصاص دولة العلم، فقد استقر العرف الدولي منذ القدم على اعتبار القرصنة البحرية جريمة ضد الجنس البشري، ذلك أن أفعالها موجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها، من هنا أستقر مبدأ الاختصاص القضائي العالمي لمكافحة القرصنة البحرية،<sup>1</sup> و هو الأمر الذي تأكد فيما بعد بنصوص القانون الدولي للبحار، حين جعل من القرصنة كأحد القيود و الاستثناءات التي ترد على مبدأ قدسية قانون العلم بموجب المادة 110 من اتفاقية UNCLOS،<sup>2</sup> غير أن هذا الحكم لا يعني إقصاء كلي لاختصاص دولة العلم بنظر جريمة القرصنة البحرية، ذلك أنه يمكن أن ينعقد هذا الاختصاص في حالة ما إذا كانت السفينة الحربية المتدخلة تحمل نفس جنسية سفينة القرصنة.

و بخصوص الإرهاب البحري، فالثابت أن اتفاقية UNCLOS لم تعالج هذه الظاهرة، و من ثم فهي تخضع لحصرية اختصاص دولة العلم بالنظر في تلك الأفعال، غير أن هذا الوضع لم يدم طويلا فقد تطرقت اتفاقية SUA لعام 1988 لمشكلة الإرهاب البحري، و بالرغم من توزيعها لاختصاص قمع الإرهاب البحري على العديد من الدول،<sup>3</sup> إلا أنها بقيت متمسكة بمبدأ حصرية دولة العلم في نظر جرائم الإرهاب البحري، الأمر الذي أكدته المادة 9 من الاتفاقية.<sup>4</sup>

و تماشيا و الضغوطات التي مارستها الولايات المتحدة الأمريكية بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، فقد تم تعديل الاتفاقية السابقة بموجب بروتوكول 2005، الذي سمح

---

- Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, Adopted on 2 December 2009, IMO , Doc. A 26/ Res. 1025, Annex, Para.5.7.

1 - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 181.

2 - تنص المادة 110 الفقرة 1(أ) على أنه: " باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لدى سفينة حربية تصادف في أعالي البحار أية سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة وفقا للمادتين 95 و 96، ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه في: (أ) - أن السفينة تعمل في القرصنة..."

3 - راجع المادة 6 من اتفاقية SUA لعام 1988.

4 - تنص المادة 9 من اتفاقية SUA لعام 1988 على أنه: " لا يجوز تفسير أي بند في هذه الاتفاقية على أنه يؤثر بأية صورة من الصور على قواعد القانون الدولي المتعلقة بأهلية الدول لممارسة ولاية التحقيق و الإنفاذ على ظهر السفن التي لا ترفع علمها."



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بالصعود على متن السفن في أعالي البحار المشتبه في ضلوعها في أنشطة إرهابية،<sup>1</sup> غير أن هذا الإجراء تم تقييده من جديد بالموافقة الصريحة لدولة العلم، ذلك أن الدولة الموجه إليها الطلب ( دولة العلم) تحتفظ بالولاية القضائية على السفينة، فقد تسمح بذلك التدخل أو تتدخل بنفسها أو بالتعاون مع الدولة الطالبة أو ترفض تماماً ذلك التدخل،<sup>2</sup> كما أعادة المادة 8 مكرر في فقرتها 8 التأكيد مرة أخرى على قدسية قانون دولة العلم بنظر جرائم الإرهاب البحري و ذلك بقولها: " و تتمتع دولة العلم، في ما يتعلق بجميع عمليات تفتيش السفن التي تتم عملاً بهذه المادة، بالحق في ممارسة ولايتها القانونية على سفينة أو حمولة أو مواد أخرى محتجزة أو أشخاص محتجزين على متن السفينة، بما في ذلك الحجز و المصادرة و التوقيف و المقاضاة."<sup>3</sup>

و استناداً لما سبق ذكره، نجد أن المادة 8 مكرر لا تحل المشكلة التي قد تنشأ عن عدم وجود استجابة من دولة علم السفينة في حالة عدم الرد على الطلب، فلا يمكن اتخاذ أي إجراء من جانب الدولة الطالبة، حتى لو كانت السفينة المشتبه فيها تمثل خطراً حقيقياً، و لسد هذا الفراغ القانوني، قدم البروتوكول حكيمين يدعمان الصعود السريع و الفعال بموجب الفقرتين الفرعيتين (د) و (هـ) من الفقرة 5 المادة 8 مكرر، ففي حالة عدم ورود الرد من دولة العلم خلال أربع ساعات من الإخطار بالنتيجه من الجنسية، يجوز للدولة الطالبة ( المتدخلة) الصعود و تفتيش السفينة، كما أجازت الاتفاقية لدولة العلم إخطار الأمين العام للمنظمة، و إبلاغه أن صك تصديقها يعد بمثابة موافقة ضمنية تسمح للدولة الطالبة بالصعود للسفن التي تحمل علمها و تفتيشها.<sup>4</sup>

و الجدير بالذكر، أنه تم إلزام دول العلم باتخاذ خطوات لضمان امتثال سفنها لقرارات مجلس الأمن المتخذة من أجل الحفاظ على السلم والأمن الدوليين، و هي القرارات ذات الطبيعة التشريعية التي تؤثر على سلطة دولة العلم، أبرزها القرار 1373(2001) و القرار 1540(2004) ثم تبعتها قرارات أخرى تضمنت في مجملها تدابير لمكافحة الإرهاب البحري و الحد من انتشار أسلحة الدمار الشامل، و جوهر تلك التدابير يتمثل

1 - راجع المادة 8 مكرر الفقرة 5 من بروتوكول 2005.

2 - راجع المادة 8 مكرر الفقرة 5 (ج) من بروتوكول 2005.

3 - راجع المادة 8 مكرر الفقرة 8 من بروتوكول 2005.

4 -Khanssa Lagdami, Op.Cit, P.7.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

في حظر توريد بعض السلع و أسلحة الدمار الشامل و المواد ذات الصلة، إلى كل من إيران و جمهورية كوريا الشمالية، فالسفن التي تخالف تلك الأحكام تخضع لإجراء الصعود و التفتيش في البحر، مع الإبقاء على إذن دولة العلم للقيام بذلك، و في هذا الإطار أسفرت المبادرة الأمنية لمنع الانتشار PSI عن خطوات تكميلية عن طريق الاتفاقيات الثنائية التي سهلت ركوب السفن و تفتيشها من قبل الدول المشاركة.<sup>1</sup>

المسلم به، بحسب المادة 108 من اتفاقية UNCLOS أنها قدمت دعوة لجميع الدول من أجل التعاون على قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات التي تقوم بها السفن المبحرة في أعالي البحار، كما أقرت لدولة العلم بطلب المساعدة من دول أخرى لقمع الاتجار، غير أن هذا الحكم مجرد التزام بسيط بالتعاون لا يؤثر على قدسية قانون العلم، ذلك أن هذه الجريمة لا تعتبرها الاتفاقية بمثابة أساس محدد للحق في زيارة سفينة أجنبية، كما هو الحال بالنسبة للأفعال التي تضمنتها المادة 110، و من ثم فالمادة 108 لا توفر أي آلية إنفاذ تكمل الالتزام بالتعاون المنصوص عليه في فقرتها الأولى،<sup>2</sup> لذلك لا يكون للدولة المتدخلة سوى التحقق من العلم و التعرف عليه للتأكد من توافقه مع جنسية السفينة التي تم فحصها، فإن لم يكن من جنسيتها تكتفي الدولة المتدخلة بإبلاغ دولة العلم

---

<sup>1</sup> - Flag States are obliged to take steps to ensure vessels flying their flag comply with Security Council resolutions adopted in order to maintain international peace and security. The content of such resolutions has been characterized as legislative, and certainly impacts upon flag State authority. In recent years, resolutions have implemented sanctions and controlled weapons proliferation, allowed for counter piracy measures and facilitated counter-terrorism measures. Security Council based sanctions typically impose embargoes, but may also require flag States to prevent the supply of goods on flagged ships. Iran and the Democratic People's Republic of Korea have been subject to measures to counter the proliferation of WMD and related material. United Nations sanctions generally provide for boarding and inspection at sea, but flag State permission is still required for boarding and inspections at sea, although the flag State is expected to provide this...

- Richard Alan Barnes, Flag States, Chapter 14 in: Donald Rothwell. Alex Oude Elferink. Karen Scott. and Tim Stephens, The Oxford Handbook on the Law of the Sea, Oxford University Press, 2015,P.320.

<sup>2</sup> - ...Article 108 falls short of providing any enforcement mechanism to complement the obligation to cooperate enshrined in paragraph 1. This, in conjunction with the absence of any explicit reference to drug trafficking in Article 110, LOSC, entails that in principle the LOSC and the respective customary law fail to furnish any basis for boarding drug smuggling vessels on the high seas.

- Efthymios D. Papastavridis, Crimes at Sea : A Law of the Sea Perspective, Op.Cit, P.29.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بالوقائع حتى يتسنى لها اتخاذ التدابير اللازمة لعلاج الوضع أو السماح لها صراحة بالتدخل، و هو الإجراء الذي تم تطبيقه في العديد من الحوادث البحرية.<sup>1</sup>

و على عكس المادة 108 من اتفاقية UNCLOS التي اتصفت بالغموض و عدم الجدية في قمع الاتجار غير المشروع بالمخدرات في أعالي البحار، فقد تناولت اتفاقية فيينا لعام 1988 هذا الموضوع بصفة خاصة من خلال نص المادة 17، التي تميزت بالوضوح و الدقة و الصراحة في معالجتها لموضوع الصعود إلى السفن التي تعمل في الاتجار غير المشروع بالمخدرات، فقد تطرقت فقرتها 3 إلى هذا الأمر بقولها: "يجوز للطرف الذي تكون لديه أسباب معقولة للاعتقاد بأن إحدى السفن التي تمارس حرية الملاحة وفقاً للقانون الدولي، و ترفع علم طرف آخر أو تحمل علامات تسجيل خاصة به، ضالعة في الاتجار غير المشروع، أن يخطر الدولة التي ترفع السفينة علمها بذلك و أن يطلب منها إثباتات للتسجيل، و يطلب منها عند إثباته إننا باتخاذ التدابير الملائمة إزاء هذه السفينة."

بصرف النظر عن الحاجة إلى إذن صريح، يتعين على الطرف الطالب، أولاً أن يخطر دولة العلم، ثم يطلب تأكيد التسجيل، و أخيراً يطلب الإذن بالصعود، ينبغي قراءة هذا الحكم بالاقتران مع الفقرة 4 التي تنص على أنه "يجوز لدولة العلم أن تأذن للدولة الطالبة بما في ذلك: (أ) إعتلاء السفينة، (ب) تفتيش السفينة، (ج) وفي حالة العثور على أدلة تثبت التورط في الاتجار غير المشروع، اتخاذ ما يلزم من إجراءات إزاء السفينة والأشخاص والبضائع التي تحملها السفينة."<sup>2</sup>

و تم تطبيق الأحكام السابقة الذكر في العديد من المرات، فقد سمحت تنزانيا عام 2013 للبحرية الفرنسية بالصعود إلى سفينة الشحن *Luna S* التي ترفع العلم التنزاني، بينما كانت مبحرة في المياه الدولية للبحر الأبيض المتوسط، أين تم ضبط قرابة 20 طناً

<sup>1</sup> -Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P.63.

<sup>2</sup> - Apart from the need for the explicit authorization, the requesting party has, first, to notify the flag State, then, request confirmation of the registry and, lastly, request the authorization. This provision should be read in conjunction with paragraph 4, which stipulates that "the flag State may authorise the requesting State to inter alia : (a) board the vessel, (b) search the vessel and (c) if evidence of involvement in illicit traffic is found, take appropriate action with respect to the vessel, persons and cargo on board".

- Efthymios D. Papastavridis, Crimes at Sea : A Law of the Sea Perspective, Op.Cit, P.31.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

من رانتج القنب، و هي القضية التي نظر فيها القضاء الفرنسي بعد تخلي تنزانيا عن اختصاصها لمصلحة فرنسا، وعلى هذا الأساس أيضا اعترضت السلطات الإسبانية في جانفي 1995، السفينة *Archangelos* التي كانت تحمل العلم البنمي و تبجر باتجاه أوروبا محملة بالكوكايين، و هو الإجراء الذي أقرت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان بشرعيته، بعد التأكد من وجود إذن لفظي لسفارة بنما في إسبانيا، و كان هذا بمناسبة نظرها في قضية *Rigopoulos*.<sup>1</sup>

و على أي حال فاتفاقية فيينا أبعد ما تكون عن إعطاء الدول الأطراف الحق في اعتراض السفن الأجنبية في أعالي البحار، ذلك أن دولة العلم تظل وحدها صاحبة القرار في منح الإذن للدولة الطالبة بالتدخل، و وفقًا للأمانة العامة للبحر فقد تم استخدام الإجراء المنصوص عليه في المادة 17 ستة عشر مرة في عام 2014، لكن نصف هذه الطلبات فقط أدى إلى نتيجة إيجابية.<sup>2</sup>

بالنسبة للهجرة غير الشرعية، فالأمر الأكيد أن المهاجرين غير الشرعيين المتواجدين بأعالي البحار يخضعون لاختصاص دولة العلم التي تسيطر على السفن التي ترفع علمها، استنادا لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار الذي أكدته اتفاقية UNCLOS،<sup>3</sup> غير أن هذا الأمر لا وجود له من الناحية العملية، ذلك أن معظم عمليات الهجرة غير الشرعية تقوم بها سفن دون علم، و هي الحالة التي أجازت فيها المادة 110 للسفن الحربية بزيارة تلك السفن و توقيفها و ممارسة ولايتها القضائية، وهذا ما حدث عندما قامت البحرية الإسبانية بتاريخ 2 أفريل 2006، باعتراض قارب الكاياك الذي كان على متته 36 مهاجر غير شرعي قبالة جزر الكناري، و قد أقرت المحكمة العليا الإسبانية بأحقيتها في الولاية القانونية كون القارب لم تكن له أي جنسية.<sup>4</sup>

و بحسب المادة 8 الفقرة 2 من بروتوكول قمع تهريب المهاجرين، يجوز للدولة التي لديها أسباب للاشتباه بأن سفينة تعمل في تهريب المهاجرين عن طريق البحر، أن تبلغ

<sup>1</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P.65.

<sup>2</sup> - Ibid.

<sup>3</sup> - راجع المادة 87 من اتفاقية UNCLOS.

<sup>4</sup> - مصطفى العطاوي، الحماية القانونية للمهاجرين غير الشرعيين في البحر، المرجع السابق، ص 226.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

دولة العلم بذلك و تطلب منها تأكيد التسجيل و الإذن باتخاذ الإجراء المناسب فيما يتعلق بتلك السفينة، كاعتلاء السفينة و تفتيشها، و اتخاذ التدابير المناسبة فيما يتعلق بالسفينة و شحناتها وطاقمها،<sup>1</sup> فالحكم السابق لا يعد استثناء جديد عن الاختصاص الحصري لدولة العلم، حيث تظل هذه الأخيرة صاحبة القرار و يجب طلب موافقتها على أساس كل حالة على حدة، غير أن هناك حالات استثنائية أضافها البروتوكول، حيث يجوز للدولة التدخل دون إذن صريح من دولة العلم، إذا كان ذلك التدخل ضروري لاستبعاد خطر وشيك على حياة الأشخاص ( الإنقاذ البحري)، أو كان يستند إلى اتفاقات ثنائية و إقليمية تجيز ذلك،<sup>2</sup> أو يكون ذلك التدخل تنفيذا لقرارات مجلس الأمن المتعلقة بالهجرة غير الشرعية قبالة السواحل الليبية.

أما فيما يتعلق بجريمة الاتجار بالبشر، فالأمر يبدو جليا في صورتها التقليدية والمتمثلة في تجارة الرقيق، ذلك أن اتفاقية UNCLOS أخرجتها من قوقعة مبدأ الاختصاص الحصري لدولة العلم، بموجب نص المادة 110 الفقرة 1 (ب) التي منحت الدول حق إعتراض السفن التي يشتبه في عملها لتجارة الرقيق حال تواجدها بأعالي البحار.<sup>3</sup>

بيد أن الأمر أكثر تعقيدا في تحديد الاختصاص بالنسبة لجريمة الاتجار بالبشر المعاصرة، ذلك أن بروتوكول قمع الاتجار بالبشر لم يتطرق إلى هذه المسألة، و من ثم يؤول الاختصاص بنظر جرائم الاتجار بالبشر للقاعدة العامة المتمثلة في قدسية قانون العلم، و مع ذلك هناك العديد من الصكوك الدولية التي تحد من تلك السيطرة، فيجب التذكير أن أحكام قمع الاتجار بالبشر هي من صميم القانون الدولي لحقوق الإنسان التي تتميز نصوصه بالطبيعة الآمرة، فلا يتصور أن تتمسك دولة العلم باختصاصها في مواجهة تلك القواعد.

كما تجب الإشارة إلى أن هناك تقارب شديد بين جرمي تهريب المهاجرين والاتجار بالبشر، و هو الذي يظهر جليا فيما قام به المشرع الدولي عند إعداده لاتفاقية الأمم

<sup>1</sup> - راجع المادة 8 الفقرة 2 من بروتوكول قمع تهريب المهاجرين.

<sup>2</sup> - Kiara Neri, Le Droit International face aux nouveaux défis de L'immigration clandestine en mer Op.Cit, P.131.

<sup>3</sup> - راجع المادة 110 الفقرة (ب) من اتفاقية UNCLOS.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، حيث أضاف لهذه الاتفاقية ثلاث بروتوكولات مكملة، الأول يتعلق بقمع الاتجار بالبشر، و الثاني يتعلق بمكافحة تهريب المهاجرين عبر البر و البحر و الجو، و الثالث يتعلق بمكافحة المتاجرة بالسلاح،<sup>1</sup> هذا الأمر يدفعنا إلى القول بضرورة إعمال المادة 8 من بروتوكول تهريب المهاجرين عبر البحر السابق الإشارة إليها لقمع أعمال الاتجار بالبشر، و هو الاتجاه الذي أيده مجلس الأمن في قراره رقم 2240 (2015).<sup>2</sup>

و على العموم، يمكننا القول بأن التطبيقات الدولية لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، تسير لانتهاج مبدأ إقليمية القوانين على النحو المفصل فيه أنفاً، سواء ما تعلق منه بالجانب الحصري المتمثل في اختصاص الدولة الساحلية المانع على بحرها الإقليمي، أو اعتبار السفن التي ترفع علمها جزءاً من إقليمها وتخضعها لاختصاصها في منطقة أعالي البحار أو في مناطق أخرى قد تكون خاضعة للولاية الإقليمية لدولة ساحلية أخرى. و على هذا الأساس، يمكن أن ترد على هذه التطبيقات نزاعات دولية مختلفة تتمثل في إلتقاء سيادات دولية تبحث كل منها عن اختصاصها على الوقائع التي تتعرض لها السفينة أو تكون محورها، سواء كانت هذه الدولة صاحبة البحر الإقليمي أو الدولة التي ترفع السفينة علمها، فمنهجها المتبع هو واحد ( مبدأ إقليمية القوانين).

### **الفرع الثاني: الاختصاص الشخصي.**

يتميز الاختصاص الشخصي عن الاختصاص الإقليمي في أن الأول لا يقوم على ما يحصل في إقليم الدولة من أعمال و حوادث، و إنما يقوم على وصف معين يرتبط بالشخص المشمول بوضع قانوني خاص من شأنه أن يخول دولة أو أكثر ممارسة الإختصاص بالنسبة لذلك الشخص، و على هذا الأساس فالاختصاص الشخصي هو

---

1 - دوب نصيرة، التمييز بين جريمة تهريب المهاجرين وجريمة الاتجار بالبشر، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية، عدد 9، مارس 2018، ص 537.

2 - تنص المادة 7 من قرار مجلس الأمن رقم 2240(2015)، على أنه: "...للدول الأعضاء المنخرطة في جهود مكافحة تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر، و هي تتصرف بصفتها الوطنية أو عن طريق منظمات إقليمية، بأن تفتش في أعالي البحر قبالة الساحل الليبي المراكب التي تكون لديها أسباب معقولة للاشتباه في استخدامها لتهريب المهاجرين أو الاتجار بالبشر انطلاقاً من ليبيا، بشرط أن تسعى هذه الدولة و بحسن نية الحصول على موافقة الدولة التي يرفع المركب علمها قبل الشروع في ممارسة السلطة المحددة بهذه الفقرة."

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

امتداد لقوانين الدولة لا سيما الجزائية منها ليشمل الجرائم المرتكبة في الخارج من قبل شخص يرتبط بتلك الدولة بعلاقة معينة أو ضده.<sup>1</sup>

فأساس الاختصاص الشخصي في القانون الدولي هو الجنسية، و يتلخص ذلك في كون المواطنين يتمتعون بعدة امتيازات على خلاف الأجانب القاطنين بإقليم الدولة، من بين تلك الامتيازات حق الحماية الدبلوماسية الذي تضمنه الدولة للأشخاص الحاملين لجنسيتها، و في مقابل ذلك فإن القانون الجنائي لدولتهم يتبعهم، كما يبقى لها دائماً الحق في الدفاع عنهم ضد أية تجاوزات أو خرق لقواعد القانون الدولي في مواجهتهم من قبل دولة إقامتهم.<sup>2</sup>

و تمارس الدولة اختصاصها الشخصي كما هو مستقر في العمل الدولي بالاستناد إلى أحد المبدأين التاليين:

- مبدأ الجنسية الفعالة ( الاختصاص الإيجابي)، و مقتضى هذا المبدأ أن الدولة تمارس اختصاصها بموجب قانونها الجنائي على وجه الخصوص على الجرائم التي يرتكبها رعاياها الحاملين لجنسيتها في الخارج، و هو المبدأ الذي أقره القضاء الدولي حيث أيده القاضي " مور" في رأيه الانفرادي بمناسبة قضية السفينة " لوتس" التي فصلت فيها المحكمة الدائمة للعدل الدولي عام 1927، حيث ذهب إلى القول: " لا يناع أحد في حق الدولة في إخضاع مواطنيها في الخارج لسريان قوانينها العقابية، إذا رأت أن من الملائم أن تفعل ذلك."، و هو الأمر الذي أيده كلية " هارفارد" في مشروعها لاتفاقية الاختصاص في الجرائم عام 1935، بموجب المادة 5 منه.<sup>3</sup>

و استقر هذا المبدأ في غالبية التشريعات الجنائية الداخلية، حيث أقره المشرع الجزائري بموجب المادة 582 من قانون الإجراءات الجزائية، و ذلك بقوله: " كل واقعة موصوفة بأنها جنائية معاقب عليها من القانون الجزائري ارتكبها جزائري في خارج إقليم

1 - زازة لخضر، المرجع السابق، ص 766.

2 - عوض بن سعيد القرني، الاختصاص الجنائي للدولة في أعالي البحار مع التطبيق على جرائم القرصنة البحرية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010/2009، ص 76.

3 - زازة لخضر، المرجع السابق، ص 767.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الجمهورية يجوز أن تتابع و يحكم فيها في الجزائر. "، و قد أعادة المادة 583 التأكيد على هذا المبدأ فيما يتعلق بالجرائم الموصوفة بالجناح.<sup>1</sup>

- مبدأ الجنسية السلبية ( الاختصاص السلبي)، و يقصد به قدرة الدولة في المعاقبة على جريمة يكون المجني عليه ( الضحية) منتمي إليها و حامل لجنسيتها، حتى و لو كان مرتكب هذه الجريمة أجنبيا و ارتكبها خارج إقليم الدولة، و جوهر هذا المبدأ، يقتصر في تمكين الدولة من حماية مواطنيها خارج إقليمها إذا تعرضوا لاعتداء إجرامي، عندما تتاح لها فرصة عقاب الجاني.<sup>2</sup>

و بالرغم من المعارضة الشديدة التي لقيها هذا المبدأ على الساحة الدولية، إلا أنه برز بشكل خاص عند تطبيقه في قانون البحار، و بالضبط في قضية السفينة " لوتس"، ذلك أن ممارسة تركيا لاختصاصها على قائد السفينة الفرنسية " لوتس" بعد إلقاء القبض عليه في ميناء استانبول، كان مؤسسا على نص المادة 6 من قانون العقوبات التركي، التي تقضي: " كل أجنبي يرتكب جريمة في الخارج إضرار... بأحد مواطنيها... يعاقب طبقا لقانون العقوبات التركي عند القبض عليه في تركيا." و هو التصرف الذي أجازته المحكمة الدائمة للعدل الدولي بطريقة ضمنية، عندما أصدرت حكمها عام 1927 حيث ذكرت فيه: " لا توجد قاعدة قانونية دولية تمنع الدولة من ممارسة اختصاصها خارج إقليمها على النحو الذي فعلته تركيا."<sup>3</sup>

و قد أخذ بهذا المبدأ العديد من الدول، و حجتهم في ذلك أن الدولة التي يقع في إقليمها الاعتداء على رعاياها قد لا توفر لهم الحماية الكافية برد هذا الاعتداء و ربما حتى ملاحقة الجناة، لذلك اتجهت تلك الدول إلى إدراج هذا المبدأ في قوانينها، أما المشرع الجزائري فقد اتجه إلى الأخذ بمبدأ عينية القوانين الذي تضمنته المادة 588 من قانون الإجراءات الجزائية، و ذلك بقولها: " كل أجنبي ارتكب خارج الإقليم الجزائري بصفة فاعل أصلي أو شريك جنائية أو جنحة ضد سلامة الدولة الجزائرية أو تزييفا للنقود أو

<sup>1</sup> - راجع المادتين 582، 583 من قانون الإجراءات الجزائية.

<sup>2</sup> - عوض بن سعيد القرني، المرجع السابق، ص 80.

<sup>3</sup> - زارة لخضر، المرجع السابق، ص 771.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أوراق مصرفية وطنية متداولة قانونا بالجزائر تجوز متابعته ومحاكمته وفقا لأحكام القانون الجزائري..."

و تجدر الإشارة إلى أن فعالية الاختصاص الشخصي تعلق على أساس إقليمي، أي على وجود الشخص محل المتابعة داخل إقليم الدولة، فهذه الأخيرة لا تستطيع مباشرة اختصاصها إلا إذا دخل الشخص إلى إقليمها أو تسلمته من دولة أخرى بعد استفاد شروط التسليم، و هو الإجراء الذي يثير الكثير من المشاكل القانونية بين الدول.

و بالعودة إلى موضوع الجرائم البحرية محل الدراسة، نجد أن بعض الصكوك الدولية أقرت مبدأ الاختصاص الشخصي بنظر هذه الأعمال، فقد ذهبت المنظمة البحرية بموجب قرارها **A 26/ Res.1025**، إلى القول أنه: "ينبغي الاعتراف بالمصالح الوطنية المختلفة التي قد تكون متورطة في كل حالة بحقها المشروع في ردع أعمال السطو المسلح على السفن...البلد الذي يشتبه في أن يتبعه الجناة، بلد جنسية الأشخاص على متن السفينة ( المجني عليهم)، بلد مالك الحمولة..."<sup>1</sup>

أما القرصنة البحرية، فبالرغم من التسليم على أنها جريمة تمس بالمصلحة الجماعية للدول و من ثم إقرار مبدأ الاختصاص العالمي للنظر فيها، إلا أنه يمكن تطبيق اتفاقية SUA لعام 1988، لمحاكمة مرتكبي القرصنة البحرية و أعمال الإرهاب البحري، فقد اعترفت هذه الاتفاقية بمبدأ الاختصاص الشخصي الايجابي الذي يقوم على مبدأ الجنسية الفعالة، بموجب المادة 6 الفقرة 1 (ج)، و التي نصت صراحة على الولاية القضائية للدولة على الأعمال السابقة الذكر إذا ارتكبها احد مواطنيها،<sup>2</sup> كما مددت هذا الاختصاص ليشمل الأشخاص المقيمين في إقليمها.<sup>3</sup> و لم تتوقف الاتفاقية عند هذا الحد، بل شملت أحكامها مبدأ الاختصاص الشخصي السلبي عندما أقرت بالولاية

<sup>1</sup> - " Recognition should be given to the different national interests that may be involved in each case, including: flag State of the ship; country in whose territorial waters the attack took place; country of suspected origin of the perpetrators; country of nationality of persons on board; country of ownership of cargo; and country in which the crime was committed..."

- Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, Adopted on 2 December 2009, IMO, Doc. A 26/ Res. 1025, Annex, Para.5.7.

<sup>2</sup> - راجع المادة 6 الفقرة 1 (ج) من اتفاقية SUA.

<sup>3</sup> - راجع المادة 6 الفقرة 2 (أ) من اتفاقية SUA.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

القضائية للدول بنظر الجرائم عند تعرض أحد مواطنيها للاحتجاز أو التهديد أو الإصابة بجروح أو القتل.<sup>1</sup>

و على العكس مما سبق فالقانون الدولي لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر لم يتضمن أحكام إعمال الدول لاختصاصها الشخصي لمحاكمة مرتكبي تلك الجرائم، غير أن هناك إمكانية لتطبيق هذا المبدأ، بالاستناد إلى الأحكام الخاصة التي تضمنتها القوانين الجنائية الداخلية، ذلك أن المادة 35 من قانون 04-18، أقرت صراحة الاختصاص الشخصي للمحاكم الجزائرية بالنظر في جرائم المخدرات بصفة عامة، حيث ذهبت إلى القول: " يمكن أن تتابع و تحاكم الجهات القضائية الجزائرية كل من يرتكب جريمة منصوصا عليها في هذا القانون سواء كان جزائريا أو أجنبيا مقيما بالجزائر أو موجود بها، أو كل شخص معنوي خاضع للقانون الجزائري، و خارج الإقليم الوطني..."<sup>2</sup>

كذلك تبرز إمكانية تطبيق الاختصاص الشخصي بالاستناد إلى الأحكام العامة التي تضمنتها التشريعات الجنائية الداخلية، كما هو الحال بالنسبة للمشرع الجزائري الذي اعترف صراحة بتطبيق الاختصاص الشخصي كلما اتصف الفعل بالجناية أو الجنحة، وبالنظر إلى جسامة أعمال تهريب المهاجرين و الاتجار بالأشخاص عبر البحر، فلا شك أنها أفعال لا تخلو من الوصف السابق الإشارة إليه، و هو الأمر الذي ظهر جليا من خلال العقوبات التي حددها المشرع الجزائري لتلك الجرائم بموجب نص القانون 09-01<sup>3</sup>، و من ثم يتعرض كل جزائري - ارتكب الجرائم السابقة الذكر- للمحاكمة أمام الجهات القضائية الجزائرية تطبيقا للمادتين 582 و 583 من قانون الإجراءات الجزائية الجزائري.

1 - راجع المادة 6 الفقرة 2 (ب) من اتفاقية SUA.

2 - راجع نص المادة 35 من القانون رقم 04-18، المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية و قمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بهما، ج.ر. عدد 83 الصادرة بتاريخ 26 ديسمبر 2004.

3 - راجع نص القانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل و المتمم للقانون 66-156 المتعلق بقانون العقوبات، ج.ر. عدد 15 الصادرة في 8 مارس 2009.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و خلاصة القول أنه بالرغم من تأكيد بعض الصكوك الدولية مبدأ الاختصاص الشخصي لمحاكمة مرتكبي الجرائم البحرية، و اعتراف الجهات القضائية الدولية بذلك، إلا أنه لا يمكنه الصمود أمام اختصاصات الأطراف الفاعلة في القانون الدولي للبحار، كالدولة الساحلية، دولة الميناء، دولة العلم، و الدولة المتدخلة استناداً لمبدأ الاختصاص العالمي الآتي تفصيله.

### **المطلب الثاني: الاختصاص العالمي.**

يعد مبدأ الاختصاص الجنائي العالمي أو كما يصطلح عليه البعض بمبدأ الصلاحية العالمية أو الشاملة، أحد المبادئ المستجدة في القانون الدولي العام، و يقصد به انعقاد الولاية للمحاكم الجنائية الوطنية للمساءلة و المعاقبة عن الجرائم الدولية المحددة ضمن التشريع الوطني، دون ضرورة وجود رابطة بين الشخص مرتكب الجريمة و الدولة صاحبة الاختصاص، ومن ثم فإن هذا الاختصاص يمارس بشأن تلك الجرائم التي ترتكب خارج الحدود الإقليمية للدولة - كما هو الحال بالنسبة لمنطقة أعالي البحار - ومن غير الأشخاص الذين يحملون جنسيتها، مما يجعل البحث عن تحديد مكان وقوع الجريمة أو جنسية مرتكبها عديم الفعالية، و من دون أثر في إعمال هذا المبدأ.<sup>1</sup>

و استناداً لما سبق، يفهم بأن هذا المبدأ متعلق بتلك الجرائم التي يعتبرها القانون الدولي جرائم ماسة بمصلحة المجموعة الدولية ككل، و من ثم فالاختصاص ينعقد لكافة أعضاء هذه المجموعة الدولية، فالمعيار الموضوعي لإعمال هذا المبدأ يكمن في طبيعة الجريمة نفسها و مدى اعتبارها جريمة دولية من عدمه،<sup>2</sup> أما المعيار القانوني فيتمثل في منع إفلات مرتكبي الجرائم الدولية الخطيرة من العقاب و المسؤولية.<sup>3</sup>

---

1 - نجات أحمد إبراهيم، المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد القانون الدولي الإنساني، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2009، ص 249.

2 - زارة لخضر، المرجع السابق، ص 775.

3 - أسماء بلملياني، مساهمة الاختصاص الجنائي العالمي في التصدي لانتهاكات القانون الدولي الإنساني، مجلة الآداب و العلوم الإجتماعية، المجلد 16، العدد 3، 2019، ص 217.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و بالعودة إلى الأفعال غير المشروعة محل الدراسة، نجد أنها تندرج ضمن المعيار الموضوعي السابق ذكره، على اعتبار أنها جرائم دولية بحسب طبيعتها كما هو الحال في القرصنة و الإرهاب البحريان، أو جرائم عبر وطنية بالنسبة لبقية الأفعال، أما فيما يخص المعيار القانوني فلا شك أنه يحتاج إلى أساس يدعمه، الأمر الذي بلورته نصوص الاتفاقيات الدولية على اختلافها، و وسعته قرارات مجلس الأمن ذات الصلة، لذلك سنتناول الاختصاص العالمي لمحاكمة مرتكبي الجرائم البحرية على حسب الأساس القانوني الذي يستند إليه.

### **الفرع الأول: إعمال مبدأ الاختصاص العالمي تطبيقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية.**

إذا كان النظام القانوني لأعالي البحار يقضي بالألا يخضع هذا الجزء من البحار لأي قانون وطني، فليس معنى ذلك أن تترك منطقة أعالي البحار مسرحاً للجرائم و الفوضى وإلا قضينا على الغرض الذي من أجله تقررت حرية البحار، ألا و هو حرية الملاحة البحرية و توطيد الأمن و السلام لمن يعبرها، هذا الأمر لم تغفله اتفاقية UNCLOS والاتفاقيات ذات الصلة عند نصها على مبدأ الاختصاص العالمي بالنظر في تلك الجرائم البحرية.

و تعد القرصنة البحرية من أقدم الجرائم التي طبق عليها مبدأ الاختصاص العالمي، ذلك أن العرف اعتبر منذ ذلك الحين القرصنة أعداء للجنس البشري *hostis humani generis*، و أن أفعالهم موجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها، من هنا أستقر مبدأ الاختصاص القضائي العالمي لمكافحة القرصنة البحرية،<sup>1</sup> و هو المبدأ الذي دونته اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 بنص مادتها 19، و أكدته اتفاقية UNCLOS بموجب المادة 105 التي ذهبت إلى القول: "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة و كانت واقعة تحت سيطرة القرصنة، و أن تقبض على من فيها من الأشخاص و تضبط ما فيها من الممتلكات ..."<sup>2</sup>، و استناداً لهذا النص، يمكن للسفن العامة لجميع الدول من مراقبة السفن المشتبه فيها و زيارتها والصعود على متنها،

1 - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 181.

2 - عيسات راضية، المرجع السابق، ص 51.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و إلقاء القبض على القراصنة المشتبه فيهم، و محاكمتهم أمام محاكم الدولة التي قامت بإجراءات الحجز، استثناء على مبدأ الاختصاص الحصري لدولة العلم في أعالي البحار.<sup>1</sup>

و بالموازاة مع ما سبق، استقرت قاعدة أمرة من قواعد القانون الدولي - العرفي والمكتوب - على حظر تجارة الرقيق، وقد نصت اتفاقية UNCLOS بموجب مادتها 99 على أنه: "تتخذ كل دولة تدابير فعالة لمنع و معاقبة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها و لمنع الإستخدام غير المشروع لعلمها في هذا الغرض. و أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع."<sup>2</sup>

ما يلاحظ على النص السابق أنه احتوى جزأين، جزء أول تضمن حكماً يلزم كل دولة باتخاذ تدابير فعالة لمنع و معاقبة نقل العبيد في السفن المرخص لها برفع علمها، وهو الجزء الذي يلقي على عاتق دولة العلم مسألة معالجة تجارة الرقيق، وينص الجزء الثاني على أن: "أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أيا كان علمها، يصبح حراً بحكم الواقع"، مما يعني أن التحرر من العبودية يتجاوز مبدأ ولاية دولة العلم، فهذا الجزء الأخير يعد مبرراً لتأكيد الحق العالمي في الزيارة ضد سفينة يشتبه في تورطها في تجارة الرقيق،<sup>3</sup> و هو الأمر الذي تؤكد بإعمال مبدأ الاختصاص العالمي لمحاكمة المتجرين بالرقيق، من خلال نص المادة 110 الفقرة 1 (ب).

<sup>1</sup> -Jean-Christophe. Martin, La répression des actes de piraterie maritime : développements de poursuites et détention des pirates somaliens, Annuaire français de droit international, Vol. 56, 2010, P.503.

<sup>2</sup> - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 79.

<sup>3</sup> - The third provision of the LOSC that reflects the prohibition of slavery is Article 99, which contains two parts. The first part provides that "every state shall take effective measures to prevent and punish the transport of slaves in ships authorized to fly its flag". This first part creates the obligations for flag states to effectively address the slave trade. The second part provides that "any slave taking refuge on board [any] ship, [whatever its flag], shall ipso facto be free", which implies that freedom from slavery transcends the principle of flag-state jurisdiction. Article 99 then reconciles exclusive flag state jurisdiction with the absolute prohibition of slavery. The latter part of Article 99 also provides a justification for asserting the universal right to visit against a ship that is suspected of being engaged in the slave trade...

- Douglas Macfarlane, The Slave Trade and the Right of Visit Under the Law of the Sea Convention: Exploitation in the Fishing Industry in New Zealand and Thailand, Asian Journal of International Law, Vol.7, 2017, P.112.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أما فيما يتعلق بمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، فصحيح أن حصرية قانون العلم هو المبدأ الذي اعترفت به قواعد القانون الدولي ذات الصلة - نص المادة 108 من اتفاقية UNCLOS و المادة 17 من اتفاقية فيينا لعام 1988- لمحكمة تجار المخدرات بأعالي البحار، غير أن هذا القول ليس على إطلاقه، ذلك أن هناك مبررات قانونية و عملية أثبتت تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي و لكن في جانبه السلبي، أي بمعنى أن الدولة المتدخلة لها الاختصاص و لكن لا تباشره إلا إذا طلب منها ذلك، و قد تؤكد هذا الأمر بحكم المحكمة الأوربية لحقوق الإنسان عند نظرها في النزاع بين إسبانيا و *Rigopoulos*، فالمحكمة لم تشكك في قانونية عملية الاعتراض تطبيقاً لمبدأ الاختصاص العالمي، بل ركزت على مشروعية الإذن الممنوح من سفارة بنما لإسبانيا،<sup>1</sup> و على العكس من ذلك فقد أقرت المحكمة بعدم شرعية إعتراض السلطات الفرنسية للسفينة *Winner*، عند فصلها في القضية بين فرنسا و *Medvedyev*، وذلك بالرغم من وجود مذكرة شفوية صادرة عن وزير الخارجية الكمبودي تمنح الإذن بتدخل السلطات الفرنسية،<sup>2</sup> و قد بررت حكمها على أساس أن دولة كمبوديا ليست طرفاً في اتفاقية فيينا لعام 1988، و من ثم لا يمكن للسلطات الفرنسية الاستناد لنص المادة 17 من الاتفاقية و إعمال مبدأ الاختصاص العالمي.<sup>3</sup>

و استناداً لما سبق، نجد أن الاتفاقيات الإقليمية و الثنائية التي جاءت استجابة لدعوة المادة 17 السابقة الذكر، لا تعد أساساً قانونياً لتدخل الدول لمكافحة الاتجار بالمخدرات في أعالي البحار، بقدر ما هي آليات قانونية لتطبيق مبدأ الاختصاص العالمي لمحكمة تجار المخدرات في تلك المنطقة.

### **الفرع الثاني: تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي تنفيذاً لقرارات مجلس الأمن.**

على الرغم من إقرار مبدأ الاختصاص العالمي لصد أعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار بموجب اتفاقية UNCLOS كما سبق تفصيله، إلا أن ما شهده العالم عام

<sup>1</sup> - Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Op.Cit, P.65.

<sup>2</sup> - Medvedyev et autres C. France, Requête n°3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 29 mars 2010, Para.10.

<sup>3</sup> - Ibid,Para. 90.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

2008 من تزايد غير مسبوق لظاهرة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، و التي اعتبرها مجلس الأمن تشكل خطورة على الأمن والسلم الدوليين، و أخذاً في حسابه لعدم قدرة الحكومة الاتحادية في الصومال على منع هذه الظاهرة تماشياً مع الوضع المتأزم السائد هناك، فقد تدخل المجلس متصرفاً بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، وأصدر القرار رقم 1816 - الذي أتبعه بقرارات أخرى- أعطى بموجبه إذناً للدول و المنظمات الدولية الإقليمية التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال في مجال مكافحة القرصنة وأعمال السطو المسلح بدخول المياه الإقليمية الصومالية، مع السماح لها باستخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن.<sup>1</sup>

بالرغم من الطابع العسكري الذي ميز قرارات المجلس و ظهر جلياً من خلال التطبيقات العملية لتنفيذ ذلك التفويض، إلا أن المجلس لم يهمل الجانب القانوني لهذه الظاهرة، فقد أعاد التأكيد على ضرورة إعمال مبدأ الاختصاص العالمي عند النظر في جرائم القرصنة البحرية، و ذلك بقوله: "وإذ يؤكد من جديد أحكام القانون الدولي المتصلة بقمع القرصنة، بما في ذلك الاتفاقية، واذ يشير إلى أن هذه الأحكام توفر مبادئ توجيهية للتعاون التام إلى أقصى حد ممكن في سبيل قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج نطاق ولاية الدولة،..."<sup>2</sup>

غير أن ما ميز القرار السابق ذكره، هو توسيع النطاق القانوني لإعمال مبدأ الاختصاص العالمي، فلم يعد حكراً على القرصنة البحرية بل جعله يشمل أيضاً أعمال السطو المسلح التي هي من اختصاص الدولة الساحلية، كذلك وسع من النطاق المكاني لتطبيق مبدأ الاختصاص العالمي، حيث جعله قابل للتطبيق في المياه الإقليمية الصومالية، و ذلك بقوله: "يجوز للدول التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية على مكافحة القرصنة والسطو المسلح..."

1 - عادل عبد الله المسدي، المرجع السابق، ص 7.

2 - راجع الفقرة 5 من ديباجة قرار مجلس الأمن 1816(2008)، في الوثيقة: S/RES/1816(2008)

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

(أ) دخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار؛

(ب) استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال، وبشكل متسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح الأحكام المناسبة من القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار، لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح؛<sup>1</sup>

و على إثر عملية المطاردة التي نفذتها القوات الفرنسية ضد القرصنة في البر الرئيسي الصومالي، أصدر المجلس قراره رقم 1851 مدد بموجبه نطاق سريان مبدأ الاختصاص العالمي ليشمل حتى الإقليم البري الصومالي.<sup>2</sup>

و قد أفاد تقرير الأمين العام المتعلق بالخيارات الممكنة لمحاكمة مرتكبي أعمال القرصنة و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية، أنه حتى عام 2010 تمت محاكمات لأعمال القرصنة في عشر دول: كينيا، سيشيل، ملديف، اليمن، هولندا، الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، اسبانيا، ألمانيا، بالإضافة إلى الصومال، و هي المحاكمات التي تمت عقب قيام الدول التي تقوم بتسيير دوريات بحرية بالقبض على المشتبه فيهم و نقلهم، أو عقب إلقاء القبض عليهم من قبل أجهزة إنفاذ القانون أو قوى الأمن في الدولة القائمة بالمحاكمة.<sup>3</sup>

و بالرغم من ثبوت مبدأ الاختصاص القضائي العالمي فيما يتعلق بملاحقة القرصنة قضائياً، فإن العديد من الدول – لاسيما الغربية - لا ترغب في القيام بمحاكمة القرصنة على أراضيها،<sup>4</sup> نظراً لما يمكن أن تواجهه هذه الدول من مشكلات قانونية، خصوصاً تلك

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 7 من منطوق قرار مجلس الأمن 1816(2008)، في الوثيقة: S/RES/1816(2008)

<sup>2</sup> -Tullio Treves, Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, The European Journal of International Law, Vol. 20 no. 2, 2009, P.404.

<sup>3</sup> - راجع الفقرة 19 من تقرير الأمين العام المتعلق بالخيارات الممكنة لمحاكمة مرتكبي أعمال القرصنة و السطو

المسلح قبالة السواحل الصومالية، المؤرخ في 26 جويلية 2010، في الوثيقة: S/2010/394

<sup>4</sup> - و في الحالات التي تقوم فيها بالمحاكمة، دائماً ما نجد إحدى سفنها ضحية لأعمال القرصنة، فقد قامت فرنسا بنقل بعض القرصنة الصوماليين المشتبه بهم في اختطاف اليخت الفرنسي Le Ponant، إلى باريس ليحاكموا أمام المحاكم الفرنسية. و كذلك حالة قيام هولندا بمحاكمة بعض القرصنة الصوماليين الذين قاموا بمهاجمة إحدى السفن الهولندية. و هو نفس الاتجاه الذي سلكته الولايات المتحدة الأمريكية بعد اختطاف سفينتها Maersk Alabama.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

المتعلقة بحقوق الإنسان، أو غيرها من المشكلات المتعلقة بإجراءات المحاكمة ذاتها، كعدم كفاية الأدلة، و ارتفاع التكلفة المادية لإجراء مثل هذه المحاكمات، و غيرها من الصعوبات المرتبطة بطبيعة هذه الجريمة و مكان ارتكابها.<sup>1</sup>

و بناء على ما سبق، فقد أبرمت الدول المشاركة في عمليات مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، اتفاقات ثنائية مع دول المنطقة مثل كينيا و سيشيل، لنقل القرصنة الصوماليين المشتبه بهم و المحتجزين على متن سفنها الحربية، لمحاكمتهم أمام محاكم هاتين الدولتين، و تعد كينيا أول دولة من الدول الثالثة ( المجاورة)، التي تبدأ بنشاط محاكمة القرصنة الذين التقطتهم الدول المتدخلة باستخدام الولاية القضائية العالمية،<sup>2</sup> فقد أبرمت كينيا مذكرات تفاهم لتحمل هذه المسؤولية، مع المملكة المتحدة و الولايات المتحدة الأمريكية في 11 ديسمبر 2008، و 16 جانفي 2009 على التوالي، تتولى بموجبهما كينيا استلام القرصنة المقبوض عليهم من قبل السفن الحربية البريطانية والأمريكية لمحاكمتهم أمام محاكمها،<sup>3</sup> و قد تمكنت كينيا من مقاضاة عدد كبير من القرصنة بنجاح، غير أنها أعلنت في وقت لاحق عام 2010، عن خطتها لوقف محاكمة القرصنة ما لم تزيد الدول الأخرى دعمها للتخفيف من عبء الملاحقات القضائية، و التهديد بإلغاء اتفاقاتها بسبب الاكتظاظ في نظام السجون الكيني و أعباء نظام العدالة الجنائية، و مع ذلك فقد واصلت الحكومة الكينية مقاضاة القرصنة، فحتى جوان 2011 كان لديها 119 قرصان رهن الاحتجاز في انتظار المحاكمة، و تم إدانة 50 شخصا بارتكابهم أعمال القرصنة و السطو المسلح ضد السفن،<sup>4</sup> مع الإشارة إلى أن هناك اتفاقات أخرى مماثلة

---

- Eugene Kontorovich, A Guàntanamo on the sea, the difficulty of prosecuting pirates and terrorists, California Law Review, Vol.98, 2010, P.251.

<sup>1</sup> - The seizing states – in other words, the states fighting pirates and armed robbers in the waters off Somalia and having arrested them – are, however, reluctant to exercise such broad powers by prosecuting and submitting to criminal proceedings in their courts the pirates and armed robbers arrested. They seem concerned by the expense involved, by legal complexities, relating for instance to evidence, inherent in criminal proceedings to be held far away from the place where the alleged crime was committed, and, perhaps especially, by the human rights implications of exercising jurisdiction.

- Tullio Treves, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, Op. Cit., P.408.

<sup>2</sup> - Sandra L. Hodgkinson, International Law in Crisis: Seeking the Best Prosecution Model for Somali Pirates, Case Western Reserve Journal of International Law, Vol.44, 2011, P.305.

<sup>3</sup> - James Thuo Gathii, Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured by Third States Under Kenyan and International Law, Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review, Vol.31, 2009, P.363.

<sup>4</sup> - Sandra L. Hodgkinson, Op.Cit, P.306.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أبرمتها بعض الدول و المنظمات الإقليمية المشتركة في عمليات مكافحة أعمال القرصنة و السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، مع جمهورية سيشيل، لنقل القرصنة المقبوض عليهم ليحاكموا أمام محاكمها.<sup>1</sup>

غير أن التساؤل الذي طرح في هذا الخصوص، يتمثل في الأساس القانوني الذي يستند إليه القضاء الكيني عند محاكمته لهؤلاء القرصنة غير المواطنين، الذين قبضت عليهم دول ثالثة، و المتهمين بسلوك القرصنة خارج الحدود الإقليمية الكينية، هذا الأمر أجابت عنه المادة 1/69 من قانون العقوبات الكيني و ذلك بقولها: " أي شخص يقوم، في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار، بارتكاب أي عمل من أعمال القرصنة القانونية، يكون مذنباً بجريمة القرصنة." فهذا النص لا يعطي أي أهمية للارتباط الشخصي أو الإقليمي لإقرار الاختصاص بمحاكمة القرصنة،<sup>2</sup> بل يتوافق مع قاعدة القانون العام التي تنص على أن الجرائم المحددة في القانون الدولي تتطلب من القانون المحلي أن يحاكمها و يعاقب عليها، و هو الأمر الذي تجلّى من خلال ممارسات المحكمة العليا الكينية، التي تؤكد توجه كينيا لاعتماد قانون قضائي عالمي بشأن القرصنة.<sup>3</sup>

أما فيما يتعلق بحظر نقل أسلحة الدمار الشامل عبر البحر، فمسألة تحديد الاختصاص لم تعد بيد دولة العلم و الدولة المتدخلة، فقد منح المجلس صلاحية تحديده للجنة التي أنشئها بموجب القرار 1718(2006)، و بحسب الفقرة 12 من القرار رقم 2321(2016): " يجوز للجنة متى توافرت لديها معلومات للاعتقاد بأن هناك سفناً ارتبطت بتهريب الأسلحة النووية إلى كوريا الشمالية، أن تفرض تطبيق أي تدبير من التدابير التالية أو جميعها فيما يتعلق بالسفن التي تحددها عملاً بهذه الفقرة:

1 - لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع، يرجى الإطلاع على ما يلي:

- مصطفى العطاوي، التطورات المعاصرة لجريمة القرصنة البحرية ( على ضوء قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالسواحل الصومالية)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بودواو، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، 2015، ص ص. 142-144.

- Sandra L. Hodgkinson, Op.Cit, PP.303-315.

<sup>2</sup> -Amélie-Anne Flagel, Le renouveau de la piraterie internationale, Thèse de doctorat, Université de la Nouvelle-Calédonie, 2013, P.229.

<sup>3</sup> - James Thuo Gathii, Op.Cit, P.404.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

(أ) تسحب دولة العلم علمها عن السفينة التي تم تحديدها...<sup>1</sup>

و استنادا لما سبق، فلا شك أن إقرار التدبير الذي تضمنته الفقرة (أ) السابقة الذكر، يوحى بتوجه اللجنة لإعمال مبدأ الاختصاص العالمي على السفينة التي يشتبه تورطها في تهريب الأسلحة النووية إلى كوريا الشمالية ، ذلك أن السفينة التي تسحب منها الجنسية، تفقد الحماية الحكومية، و تصبح في وضع قانوني يجيز لأي دولة أن تسيطر عليها و تمارس عليها إجراءات الزيارة و التفتيش في منطقة أعالي البحار تطبيقا لنص المادة 110 من اتفاقية UNCLOS.

و في النهاية نخلص إلى أن مبدأ الإختصاص القضائي العالمي، يطبق في إطار القانون الجزائي الدولي، و نظرا لأن القانون الدولي للبحار، يتضمن أحكاما جزائية تعاقب على الجرائم البحرية الواردة فيه، و عليه فإن هذا المبدأ يطبق كذلك في مجال القانون الدولي للبحار لوجود أحكام جزائية في هذا القانون، و يترتب على هذا التطبيق عدة نتائج، منها العامة التي تخضع لها جميع الجرائم التي يشملها مبدأ الإختصاص القضائي العالمي، أهمها مبدأ المحاكمة أو التسليم، و منها ما تعد نتائج خاصة لأنها لا تطبق إلا على مجال الجرائم البحرية، كحق التفتيش و حق المطاردة الحثيثة للسفينة التي يشتبه في ارتكابها لجريمة، و هي النتائج الأتي تفصيلها.

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 12 من منطوق القرار 2321، الذي أصدره مجلس الأمن بتاريخ 30 نوفمبر 2016، في الوثيقة:

## **المبحث الثاني**

### **تكييف إجراءات الضبط و المحاكمة تماشيا مع حقوق الإنسان.**

إن اعتراف القانون الدولي للدول بالاختصاص القضائي بنظر الجرائم البحرية، لا يكفي لوحده لصد تلك الأعمال، بل يتطلب الأمر كذلك تمسك تلك الدول بممارسة ذلك الاختصاص، من خلال أولاً القيام بإجراءات ضبط الأشخاص المتورطين في تلك الأفعال، و مصادرة الوسائل المستخدمة في ذلك، ثم القيام بعد ذلك بعرض هؤلاء الأشخاص على الجهات القضائية المختصة لمحاكمتهم، أو تسليمهم للدولة التي تطالب ذلك طبقاً لمبدأ (المحاكمة أو التسليم)، مع اشتراط أن تتكيف كل هذه الإجراءات مع مبادئ القانون الدولي لحقوق الإنسان، لذلك سنتطرق لهذا الأمر في مطلبين، نتناول في الأول إجراءات ضبط و محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية، ثم نذهب للحديث عن التزام الدول أثناء هذه المرحلة بقواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان.

### **المطلب الأول: إجراءات ضبط و محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية.**

يجرنا الحديث عن إجراءات ملاحقة و محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية، بالتأكيد إلى التطرق للآثار القانونية التي رتبها القانون الدولي على تلك الجرائم، و المتمثلة أساساً في حق الاقتراب من السفن وزيارتها و تفتيشها، و الحق في المطاردة الحثيثة، بالإضافة إلى محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية و العقوبات المقررة لذلك، غير أن هذه الإجراءات تتطلب منا أولاً مراعاة توفر شروط معينة لصحة عمليات ضبط السفن - التي تتورط في تلك الأعمال -، بما في ذلك صفة القائم بإجراءات الضبط، هذا الأمر نتناوله على النحو التالي:

### **الفرع الأول: رجال إنفاذ القانون في البحر.**

لقد ذهب الجمعية العامة للأمم المتحدة عند إعدادها لمدونة قواعد السلوك للموظفين المكلفين بإنفاذ القانون، إلى تعريف رجال إنفاذ القانون بقولها: "يقصد بعبارة "الموظفون المكلفون بإنفاذ القانون" جميع موظفي القانون، سواء أكانوا معينين أم منتخبين، الذين

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

يمارسون صلاحيات الشرطة، و لا سيما صلاحية الاعتقال أو الاحتجاز.<sup>1</sup> يفهم من النص السابق أن هؤلاء الأشخاص يتولون مسؤولية الضبط القضائي على اعتبار أنهم جزء من نظام القضاء الجنائي الذي يهدف لمنع الجرائم ومكافحتها.<sup>2</sup>

و عليه، فلا شك أن فئات رجال إنفاذ القانون في البحر تختلف باختلاف الاختصاص القضائي الذي تتبعه، بمعنى أن اختصاص الدولة الساحلية يتولى تنفيذه حراس الشواطئ و خفر السواحل، و اختصاص دولة العلم بباشره ربانة السفن، أما الاختصاص العالمي فترجع مسؤولية الضبط فيه للسفن الحربية التابعة للدولة المتدخلة، و سنتعرض لهذه الفئات في التفصيل التالي:

### **أولاً: حراس الشواطئ ( خفر السواحل).**

يشار عادة إلى حراس الشواطئ أو كما يصطلح عليها بخفر السواحل، على أنها وكالة إنفاذ القانون البحري في بلد معين، و هي المؤسسة المستخدمة لضمان السلامة البحرية و الأمن و القانون و النظام، فهي تنفذ مجموعة واسعة من الخدمات البحرية، تأتي في مقدمتها عمليات البحث والإنقاذ، و تمثل سلطة إنفاذ القوانين البحرية، و تنظم الأنشطة البحرية للمدنيين والأجانب في المياه الوطنية.<sup>3</sup>

و تتشابه هيئات خفر السواحل مع القوات البحرية، لأن أفرادهم يرتدون الزي الرسمي و هم مسلحون و يديرون سفن، غير أن واجباتهم و مهامهم مختلفة، و يبدو أن الفرق الأساسي بينهما يكمن في انصراف القوات البحرية للقيام في المقام الأول بالعمليات الحربية و ردع العدوان للدفاع الوطني، في حين تتولى قوات خفر السواحل مسؤولية إنفاذ القانون و السلامة و الأمن في البحار الخاضعة للولاية الوطنية.<sup>4</sup>

1 - راجع تعليق المادة 1 من قرار الجمعية العامة رقم 34(169)، المتضمن مدونة قواعد السلوك للموظفين المكلفين بإنفاذ القانون، في الوثيقة: A/RES/34/169.P.3

2 - أنظر الفقرة (ج) من ديباجة قرار الجمعية العامة رقم 34(169).

3- A coast guard is generally referred to as the maritime law enforcement agency of a particular country. A coast guard is the institution used to ensure maritime safety, security, and law and order. A coast guard carries out a wide range of duties at sea,... which are tasked primarily with conducting search and rescue and with the authority to enforce maritime laws and regulate maritime activities of civilians and foreigners in national waters.

- Suk Kyoon Kim, The Expansion of and Changes to the National Coast Guards in East Asia, Ocean Development & International Law, Vol 49, 2018, 314.

4 - و من حيث مستوى التسلح، عادة ما تكون الاختلافات واضحة، فالسفن الحربية البحرية مسلحة بشكل كبير و بأسلحة عالية التقنية، في حين أن سفن خفر السواحل مسلحة تسليحاً خفيفاً لإنفاذ القانون و بدرجة أقل للدفاع عن

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

وفي الجزائر تم إنشاء المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ بموجب الأمر رقم 73-12، و التي تم تغيير تسميتها في وقت لاحق و أصبح يطلق عليها المصلحة الوطنية لحرس السواحل بموجب المرسوم الرئاسي رقم 01-17، وقد تطرقت المادة 11 الفقرة 3 من هذا المرسوم لمهام المصلحة في مجال الشرطة و ذلك بقولها: " - في مجال الشرطة، تسهر على الأمن العمومي في البحر بعمل وقائي و ردعي يتميز بما يلي:

1- معاينة الجرائم ومتابعة المخالفين، لا سيما في المجال الجزائري والجمركي، والملاحة البحرية...."<sup>1</sup> كما حدد المرسوم صفة موظفي المصلحة بموجب مادته 12، حيث نصت على أنه: "تنفيذ مهام الشرطة من طرف المصلحة الوطنية لحرس السواحل مخصص للأفراد العسكريين دون سواهم، الذين يؤدون، فور استلامهم وظائفهم، أمام المحكمة المختصة إقليمياً، اليمين..."<sup>2</sup>

من خلال المادتين السابقتين، يتضح لنا أن أعوان مصلحة حرس السواحل يمارسون الضبطية القضائية إلى جانب الأعوان المنصوص عليهم في المادة 15 من قانون الإجراءات الجزائية، و التي تمكنهم من القيام بما يلي:

- بحث و معاينة المخالفات و الجرائم المتعلقة بالنظام العام.
- بحث و معاينة أي مخالفة لأحكام قانون العقوبات الجزائري.
- التفتيش و التأكد من الأشخاص و السفن، و القيام بالاحتجاز.

---

النفس. كما يخضع خفر السواحل و القوات البحرية لقواعد مختلفة، فالبحرية تحكمها مذهب عسكرية، أما خفر السواحل فيخضعون عادة للقوانين الجنائية التي تسري على المدنيين. و فيما يتعلق بإنفاذ القانون، يُسمح لضباط خفر السواحل بإنفاذ القوانين البحرية الوطنية المتعلقة بالمواطنين و الأجانب، في حين يُحظر على القوات العسكرية في العديد من البلدان المشاركة في مهام الشرطة المباشرة ضد المواطنين لأسباب دستورية و سياسية.

- Sam Bateman, Coast Guards: New Forces for Regional Order and Security, Asia Pacific Issues, Analysis from the East-West Center, No. 65, January 2003, P.3.

1 - راجع المادة 11 الفقرة 3 من المرسوم الرئاسي رقم 01-17 المتعلق بمهام المصلحة الوطنية لحراس السواحل و تنظيمها، ج.ر عدد 1 الصادرة بتاريخ 4 جانفي 2017.

2 - راجع المادة 12 من المرسوم الرئاسي رقم 01-17 المتعلق بمهام المصلحة الوطنية لحراس السواحل و تنظيمها، ج.ر عدد 1 الصادرة بتاريخ 4 جانفي 2017.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

- تحرير محاضر و إجراء محاضر سماع الأشخاص.<sup>1</sup>

و قد أكدت المادة 557 من القانون البحري صفة الضبطية لأعوان مصلحة حراس السواحل، بقولها: "زيادة على ضباط الشرطة القضائية و الأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به، فإن الأشخاص المؤهلين لبحث و معاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم:...الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحرس الشواطئ."<sup>2</sup>

و في سبيل تسهيل عمل أعوان مصلحة حرس السواحل في أداء مهامها، و بغية تفادي تنازع الاختصاص بين الجهات القضائية عند محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية، فقد أصدرت وزارة الدفاع قرار بتاريخ 7 ديسمبر 2017، حددت بموجبه المقرات و مناطق الاختصاص و الحدود الإقليمية للفرق البحرية للمصلحة الوطنية لحرس السواحل، حيث قسمها إلى 14 منطقة بحرية.<sup>3</sup>

و استنادا لما سبق و تطبيقا لنص المادة 13 من المرسوم الرئاسي رقم 01-17،<sup>4</sup> يقوم أعوان حرس السواحل الحائزين على صفة الضبطية القضائية، بالبحث و التحري عن الجرائم البحرية التي يعاقب عليها القانون الجزائري في المساحات البحرية التي حددها التشريع،<sup>5</sup> فإذا ثبت لأعوان حرس السواحل أن السفن ارتكبت أحد الأفعال غير المشروعة

1 - يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر - يوسف بن خدة، 2009/2008، ص 75.

2 - راجع نص المادة 557، من القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80، المتضمن للقانون البحري، ج.ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.

3 - أنظر قرار نائب وزير الدفاع قائد أركان الجيش الوطني الشعبي، الذي أصدره بتاريخ 7 ديسمبر 2017، ج.ر عدد 4 الصادرة بتاريخ 28 جانفي 2018.

4 - تنص المادة 13 على أنه: "يمارس الأفراد العسكريون للمصلحة الوطنية لحرس السواحل مهامهم المتعلقة بالشرطة، طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية و القانون البحري و القوانين الخاصة التي تحكم مجالات اختصاصهم."

5 - تجب الإشارة إلى أن أول منطقة بحرية كرستها الجزائر بعد الاستقلال مباشرة هي بحر الإقليمي، عندما مدته إلى حدود 12 ميل بحري وهذا بموجب المرسوم رقم 63-403 المتضمن تحديد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، ج.ر عدد 76. غير أن هذا التحديد كان يفتقد للنقطة المرجعية التي تحسب منها هذه المسافة، و هو الأمر الذي تداركه المشرع الجزائري بإصداره للمرسوم رقم 84-181 المتضمن الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري، ج.ر عدد 32.

كما ينبغي التنبيه إلى أن المشرع الجزائري، قد بادر إلى تعيين منطقة الصيد المحفوظة، وهذا بصفة تلقائية، حيث مددها إلى حدود 52 ميل إلى الحدود الشرقية، و إلى حدود 32 ميل إلى الحدود الغربية، و هذا بموجب المادة 6 من المرسوم

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

محل الدراسة، و بعد إتباع الإجراءات المنصوص عليها في القانون الدولي، يقومون بتوقيف السفينة و الأشخاص المتواجدين على متنها، ويحرروا محضرا بذلك طبقا لنص المادة 18 من (ق.إ.ج)، و يقومون بتوقيف الأشخاص المتورطين للنظر لمدة لا تتجاوز 48 ساعة، و الذي يمكن تمديده بإذن من و كيل الجمهورية المختص إقليميا،<sup>1</sup> و يجب على عون حرس السواحل القائم بالضبط أن يخبر الشخص الموقوف بحقوقه المكفولة بموجب المادة 51 مكرر، كالاتصال بأفراد عائلته و حقه في إجراء الفحص الطبي، و يجب على عون حراس الشواطئ أن يذكر في محضر سماع الشخص الموقوف كل الإجراءات التي تمت في مواجهته أثناء فترة احتجازه.<sup>2</sup>

و بعد انتهاء مرحلة التحقيق الابتدائي، يجب على عون حرس السواحل إعداد المحاضر و إرسالها لوكيل الجمهورية المختص إقليميا، طبقا لنص المادة 18 من (ق.إ.ج) و المادة 558 من القانون البحري الجزائري،<sup>3</sup> حيث يتولى هذا الأخير مباشرة الدعوى العمومية و توجيه الاتهام، هنا تتغير الإجراءات بحسب تكييف الجريمة البحرية سواء كانت

---

التشريعي 94-13 المتضمن القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري، ج.ر عدد 40، و هو الإعلان الذي أثار العديد من المشاكل القانونية على الصعيدين الوطني و الدولي، هذا الأمر بالإضافة إلى ضغط الظروف الاقتصادية نتيجة انهيار أسعار النفط في السنوات الأخيرة، و اتجاه الجزائر نحو استغلال الثروات الطبيعية المتواجدة على طول خط ساحلها، دفع بالمشروع الجزائري إلى تأسيس منطقة إقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 18-96، ج.ر عدد 18. التي عينها باعتماد الإحداثيات الجيودزية العالمية (WGS 8)، حيث حصرها بين نقطتين: النقطة الغربية يبدأ احتسابها انطلاقا من خط الأساس إلى غاية النقاء الإحداثيات دائرة العرض  $35^{\circ}57,46'$  شمالا و خط الطول  $002^{\circ}05,31'$  غربا، و النقطة الشرقية التي يبدأ احتسابها كذلك من خط الأساس إلى غاية النقاء الإحداثيات دائرة العرض  $36^{\circ}56,46'$  شمالا و خط الطول  $008^{\circ}38,52'$  شرقا. ثم رسم حدودها من خلال 60 نقطة يبدأ احتسابها جميعا انطلاقا من خط الأساس الذي تضمنه المرسوم 84-181، و ما يلاحظ على هذه المنطقة انحصارها في الغرب و الشرق و اتساعها في الوسط. أنظر الجدول الذي تضمنه المرسوم الرئاسي 18-96 السابق الإشارة إليه.

1 - 3 مرات إذا تعلق الأمر بجرائم المخدرات و الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية، و 5 مرات إذا تعلق الأمر بجرائم موصوفة بأفعال إرهابية أو تخريبية كما هو الحال بالنسبة لأعمال الإرهاب البحري.

2 - راجع نصوص المواد ( 18، 51، 51 مكرر، 51 مكرر 1، 52)، من الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائئية، ج.ر عدد 48، المعدل بالقانون 01-08، ج.ر عدد 34، المعدل بالقانون 06-22، ج.ر عدد 84.

3 - راجع نص المادة 558 من القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80، المتضمن للقانون البحري، ج.ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

جناية أو جنحة، و هو الأمر الذي نلاحظه من خلال العقوبات التي أقرها المشرع الجزائري لتلك الأفعال.

### ثانيا: ربابنة السفن.

الجدير بالذكر أن القبطان هو الذي يمثل سلطة الدولة على السفينة و لهذا فمن الخطأ الاعتقاد أن سلطاته تنحصر بقيادة السفينة و مهمات فنية أخرى، إلى جانب مسؤوليته عن البضاعة التي تحملها السفينة و كذلك المحافظة على النظام و تطبيق قانون الدولة التي يمثلها على ظهر السفينة، نظرا للوضع الخاص الذي تمتاز به السفينة في أعالي البحار ينفرد القبطان بسلطات واسعة تمنحه إياها الدولة تمارس على أفراد طاقم السفينة أو على بقية الأفراد الموجودين هناك، ولقبطان السفينة الحق باتخاذ إجراءات معينة جنائية أو تأديبية تصل أحيانا إلى حد الاعتقال والسجن للأشخاص الذين يرتكبون مخالفات من هذا النوع على ظهر السفينة.<sup>1</sup>

فعندما يعلم الربان بمخالفة ارتكبت على متن السفينة، يقوم فوراً بإجراء تحقيق، وبناءاً عليه باستطاعته تبرئة المتهم أو تسليط عقوبة تأديبية عليه، و إذا كانت الواقعة التي ارتكبت مخالفة أو جنحة أو جناية، يجوز للربان أن يضع مرتكبها تحت المراقبة على متن السفينة طوال الرحلة وفقاً للشروط التي تضمنتها المادة 563 من القانون البحري الجزائري، مع ضرورة تدوين نتيجة التحريات و الإجراءات المتخذة في سجل خاص يدعى "سجل المخالفات"، يقدمه الربان - عند وصول السفينة إلى الميناء - لإدارة الشؤون البحرية التي تبلغ على الفور وكيل الجمهورية المختص إقليمياً.<sup>2</sup>

غير أنه تجدر الإشارة إلى أن الإجراءات السابقة الذكر تتحقق في حالة تمسك دولة العلم باختصاصها، أما إذا تنازلت عن ذلك، فهنا نميز بين حالتين: الحالة الأولى حيث يمكن لربان السفينة أن يسلم لسلطات الدولة المتلقية، أي شخص إذا ما توافرت لديه أسباب مقنعة للاعتقاد بأنه ارتكب فعلاً غير مشروع من الأفعال التي تضمنتها اتفاقية SUA، هنا يلتزم الربان بإخطار الدولة المتلقية باعتزامه تسليم هذا الشخص، ويزودها

1 - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 67.

2 - راجع المواد 559 إلى 565 من من القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل و المتمم للأمر رقم 80-76، المتضمن للقانون البحري، ج.ر عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بالأدلة المتوافرة بحوزته بشأن الجرم المزعوم، مع مراعاة إجراءات التسليم التي تتم بين دولته (دولة العلم) و الدولة المتلقية.<sup>1</sup>

أما الحالة الثانية، فتتحقق في حالة ارتكاب جميع طاقم السفينة للأعمال غير المشروعة في منطقة أعالي البحار، فإذا مارست الدولة المتدخلة اختصاصها العالمي، يتولى مهمة الضبط قادة سفنها الحربية أو الحكومية، و هي الحالة الآتي تفصيلها.

### ثالثاً: قادة السفن الحربية و الحكومية.

لقد أقرت العديد من الصكوك القانونية، بأحقية السفن الحربية و الحكومية في ممارسة سلطة الضبط، ضد السفن المتورطة في ارتكاب جرائم بحرية بمنطقة أعالي البحار، إعمالاً لمبدأ الاختصاص العالمي، فكانت البداية بنص المادة 107 من اتفاقية UNCLOS، حيث نصت على أنه: " لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن و الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية و مأذون لها بذلك."<sup>2</sup> و هو نفس الإجراء الذي أقرته اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988، حيث ذهبت إلى القول أنه: " لا يجوز أن تقوم بأي عمل طبقاً للفقرة 4 من هذه المادة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة ويسهل تبيين أدائها لمهام رسمية ولها الصلاحية للقيام بذلك العمل."<sup>3</sup>

كما تأكد الإجراء السابق الذكر بنصوص بروتوكول اتفاقية SUA لعام 2005، حيث نص على وجوب تنفيذ تدابير ضبط السفن - المتورطة في الأعمال غير الشرعية- من قبل مسؤولي إنفاذ القوانين أو مسؤولين مخولين آخرين من السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو من السفن أو طائرات حكومية، كما ذهب إلى أبعد من ذلك بتطرقه لتحديد

1 - راجع المادة 8 من اتفاقية SUA.

2 - راجع المادة 107 من اتفاقية UNCLOS.

3 - راجع المادة 17 الفقرة 10 من اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

عبارة مسئولو إنفاذ القوانين أو مسئولون مخولون آخرون، و يقصد بمسئولو إنفاذ القوانين أو مسئولون مخولون آخرون، الأفراد الذين يرتدون ملابس رسمية أو يضعون شارات أخرى تعرف عنهم بوضوح على أنهم يعملون في إنفاذ القوانين أو في أي هيئات حكومية أخرى ومصرح لهم حسب الأصول من قبل حكومتهم.<sup>1</sup>

و بالرغم من اعتراف الصكوك السابقة الذكر للسفن الحربية و الحكومية بسلطة الضبط، إلا أن أمر تحديد الأشخاص الحاملين لصفة الضبطية على متن تلك السفن يرجع للقوانين الداخلية للدولة المتدخلة، ففي فرنسا نصت المادة 4 من الباب الأول من قانون 589-94 المؤرخ في 15 جويلية 1994، المتعلق بنماذج تطبيقات الدولة لسلطات الشرطة في البحر، و المعدل بالمادة الأولى من القانون 13-2011، على أن ضباط الشرطة القضائية المعيّنين وفق الشروط التي حددها مرسوم مجلس الدولة، وهم قادة المباني الحكومية وضباط البحرية الوطنية الموجودين على متن هذه السفن وقادة طائرات الدولة، يكلفون بالمراقبة في البحر، و البحث و القبض على الجناة أو المتواطئين في ارتكاب الجرائم المشار إليها في الفقرة 2 من المادة الأولى، كما يقومون بمصادرة الأشياء و الوثائق المتعلقة بارتكاب تلك الجرائم، بناءا على إذن مسبق من النائب العام، إلا في حالة الضرورة القصوى.<sup>2</sup>

أما التدابير المتخذة ضد الأشخاص على متن السفن، فقد تضمنها القسم 3 من الفصل الأول المتعلق بممارسة الدولة لسلطات الضبط في البحر بموجب المادة 1521 من قانون الدفاع الفرنسي، و قد أوردتها المادة 6 من القانون 13-2011. و حسب المادة 11/1521 من قانون الدفاع يمكن لقادة السفن المذكورين بالمادة 2/1521، أن يقرروا ضد الأشخاص الموجودين على متن السفينة التي قاموا بزيارتها وفقا للمادة 4/1521، تدابير قسرية بالحرمان من الحرية بشرط أن تكون هذه التدابير لازمة وضرورية للحفاظ على السفينة و حمولتها و سلامة الأشخاص. و لاتخاذ قرار بشأن هذه التدابير حسب نص

<sup>1</sup> - راجع المادة 8 مكرر الفقرة 10 (د، هـ)، من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

<sup>2</sup> - Voir: L'article 1 . Paragraphe 4 de la Loi no 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, Journal Officiel de la République Française, n°4 du 6 janvier 2011, P.374.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

المادة 12/1521 يجب على قادة السفن الذين قاموا بتقييد حرية الأشخاص بالرجوع إلى المحافظ البحري، أو مندوب الحكومة لاتخاذ إجراءات الدولة في البحر، مع ضرورة إخطار النائب العام صاحب الاختصاص الإقليمي في أقرب وقت ممكن، و لتمديد هذه التدابير القسرية خارج 48 ساعة الأولى، يجب على النائب العام بناء على طلب من القادة العسكريين، أن يطلب من قاضي الحريات و الاعتقال ( قاضي التحقيق)، تمديد مدة الاعتقال لتصل إلى 120 ساعة، و تبقى هذه الإجراءات قابلة للتجديد بنفس الشروط الموضوعية و الشكلية إلى حين تقديم هؤلاء الأشخاص على السلطة المختصة.<sup>1</sup>

و يقوم قاضي الحريات و الاعتقال في حالة إتخاذ إجراءات المتابعة القضائية، بإصدار أمر مسبب قابل للاستئناف، وتحال نسخة منه في أقرب وقت ممكن من قبل النائب العام إلى المحافظ البحري أو مندوب الحكومة لاتخاذ إجراءات الدولة في البحر، كما يبلغ للشخص موضوع الاعتقال باللغة التي يفهمها، و يستفيد الشخص بإجراء فحص طبي ثاني خلال مدة الإحتجاز، بعد إجراء الفحص الأولي خلال 24 ساعة الأولى من الاعتقال، و يحال الشخص المعتقل على السلطة القضائية المختصة لحظة وصوله إلى الأراضي الفرنسية.<sup>2</sup>

خلاصة القول، يبدو أن صفة القائم بالضبط من الإجراءات الجنائية الجوهرية لمحاكمة مرتكبي الجرائم البحرية، لذلك وجب على الدول مراعاة هذا الشرط عند القيام بعمليات الضبط، وفقا للتشريعات الدولية السابق الإشارة إليها، و تشريعاتها الداخلية بتحديد الاختصاص الإقليمي لعمل رجال إنفاذ القانون.

### **الفرع الثاني: ضبط مرتكبي الجرائم البحرية.**

يقتضي الحديث عن موضوع ضبط مرتكبي الجرائم البحرية، التطرق إلى الآثار القانونية التي رتبها القانون الدولي على هذه الجرائم، و المتمثلة أساسا في حق الإقتراب من السفن و زيارتها و تفتيشها، و الحق في المطاردة الحثيثة.

**أولا: حق الإقتراب من السفن و زيارتها و تفتيشها.**

<sup>1</sup> - Voir: L'article 6 de la Loi no 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, Journal Officiel de la République Française, n°4 du 6 janvier 2011.

<sup>2</sup> - Jean-Baptiste Charles et Erwann Couty, Loi relative à la piraterie maritime: le législateur rétablit l'arsenal pénal maritime, Revue de Droit des Transports, Juin 2011, P.8.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

حق الإقتراب Droit d'approche هو ذلك الحق الذي خوله القانون الدولي العام للسفن الحربية في أعالي البحار، بأن تقترب من السفن الخاصة التي تعبر ذلك البحر وتطلب إليها أن ترفع علمها للتحقق من جنسيتها، و لذا فهو لا يقيم أي اتصال فعلي بين السفينتين - الحربية و الخاصة-، و للسفينة الخاصة الحق في الامتناع عن أي تحقيق تحاول السفينة الحربية أجرأه، كما أنها ليست ملزمة بأن تنتظر حتى تقترب منها السفينة الحربية.<sup>1</sup>

و القاعدة القديمة المتبعة في الوقت الحاضر تقضي بأن على السفن الخاصة عند ملاقاتها السفن الحربية أن تبادر إلى رفع علمها في الحال، و يعتبر رفع السفن الحربية لعلمها بمثابة الإنذار للسفن الخاصة بوجود رفع علمها، فقد حصل أن اقتربت سفينة الحرب الأمريكية (الليكاتور) من السفينة البرتغالية الخاصة ( ماريانا فلور) باعتقادها بأن الأخيرة بحاجة إلى مساعدة، ولكن السفينة البرتغالية فتحت النيران على السفينة الأمريكية وتبادلا إطلاق النار، ثم اقتيدت السفينة البرتغالية إلى بوسطن حيث قررت أمام القضاء بأنها حسبت أن السفينة الأمريكية سفينة قرصنة، فقررت المحكمة الإفراج عنها، وبالرغم من استقرار هذا الحق بموجب العرف الدولي منذ القدم، إلا أنه لا يزال يمارس حتى الوقت الحاضر رغم فقدانه للكثير من أهميته بسبب تطور الوسائل الحديثة في التعرف على هوية السفن، كتجهيز السفن باللاسلكي و هو ما جعلها دائمة الاتصال بالسفن الأخرى و بالإقليم الأرضي.<sup>2</sup>

وحكمة تقرير حق الاقتراب هو أن أعالي البحار طريق عالمي للمواصلات البحرية و التجارة الدولية، و لهذا يهتم القانون الدولي بحفظ النظام فيه، و لما كانت كل سفينة تخضع في أعمال السيادة التي يمكن مباشرتها قبلها لسلطات دولتها، فإن من حسن تنظيم أمن البحر أن يكون من حق السفينة الحربية التحقق من علم السفينة المارة بأعالي البحار.<sup>3</sup>

1 - محمد طلعت الغنيمي، المرجع السابق، ص 179.

2 - محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008، ص 470.

3 - سنان طالب القاسمي، الاستثناءات العرفية و الاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية و الغاية منها، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، العدد 1، 2018، ص 382.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

كما تجب الإشارة إلى أن هذا الحق تمارسه الدولة الساحلية صاحبة الولاية، في مياهها الداخلية و الإقليمية، أما في أعالي البحار فيكون ذلك الحق للدول عموماً لأنها طريق دولي للمواصلات و التجارة الدولية.<sup>1</sup>

أما حق الزيارة و تفتيش السفن، هو إجراء عملي يبدأ عندما تجد السفينة الحربية أسباباً جدية للاشتباه بالسفينة الخاصة تفوق حد التعرف على العلم، و هذا الحق يخول للسفن الحربية، تفقد سفينة خاصة تابعة لدولة أجنبية في أعالي البحار و ذلك من أجل فحص الأوراق الثبوتية للسفينة، إذا توافرت لديها شبهة أن السفينة متورطة في ارتكاب الجرائم البحرية.<sup>2</sup>

و الزيارة تتم عن طريق إرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها، للتأكد من أوراق السفينة الثبوتية، و رقم المنظمة البحرية الدولية، وميناء التسجيل، ومينائي القدوم و الوجهة، و أي معلومات أخرى ذات صلة بالدلالات القائمة، فإذا انتفى الشك يخلي سبيل السفينة.<sup>3</sup>

أما إذا بقي الشك و بقية الشبهة قائمة يتوجب طلب الإذن لتفتيشها إذا كانت لها دولة تتبع لها وتحمل جنسيتها وعلمها، أما إذا كانت بدون هوية أو تعذر أخذ الإذن، فيجوز الشروع في تفتيش السفينة،<sup>4</sup> مع مراعاة الإجراءات التالية:

**1-** أن تكون الدلائل قوية تبرر عملية الفحص والتفتيش، فلا يجوز أن تمارس السفن و الطائرات الحربية إجراءات الضبط ضد جميع السفن المارة في أعالي البحار، و إلا سيؤدي ذلك إلى القضاء على مبدأ حرية أعالي البحار، لذلك يجب على السفن و الطائرات الحربية ألا تمارس سلطات الضبط إلا في مواجهة السفن التي توجد أدلة كافية أو قرائن قوية على

1 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 187.

2 - فقد نصت المادة 110 من اتفاقية UNCLOS، على بعض الجرائم يحق بموجبها للسفن الحربية التدخل لزيارة و تفتيش السفن، إذا كانت تعمل في القرصنة، أو في تجارة الرقيق، أو البث الإذاعي غير المصرح به، أو كانت السفينة بدون جنسية. كما تؤكد هذا الحق أيضاً من خلال العديد من الصكوك الدولية ذات الصلة بمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة بالبحر.

3 - حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص 188.

4 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 187.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أنها سفن قرصنة، أو تورطت في أعمال الإرهاب البحري و التهريب،<sup>1</sup> فإذا لم يسفر التفتيش أو الضبط عن أن السفينة ارتكبت فعلا من الأفعال غير المشروعة، و ذلك لانعدام الأدلة أو قصورها، فإن دولة السفينة الحربية القائمة بالضبط، تسأل عن هذا التصرف، و بناءا عليه يحق للسفينة محل الضبط أن تطالب - بطريق الحماية الدبلوماسية- بتعويضها عن الأضرار التي لحقتها نتيجة أعمال الضبط غير المبررة.<sup>2</sup>

و قد أكدت على هذا الشرط المادة 106 من اتفاقية UNCLOS، حيث نصت على أنه: " عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط."

2- أخذ الإذن بالتفتيش من دولة السفينة إذا أمكن ذلك، و إبلاغ الربان بطلب التفتيش. ففي حالة التثبت من جنسية السفينة و أنها تتبع لدولة ما و جب أخذ الإذن من الدولة لتفتيش السفينة، و الشروع بتدابير الضبط الأخرى من استجواب الأشخاص و غيره، وعلى الدولة التي يطلب منها الإذن أن تكلف من يتولى أمر ذلك مع الطرف الطالب أو منفردا، و يجوز للدول الأطراف في الاتفاقية أن تخطر الأمين العام للمنظمة البحرية بإعطاء الإذن لاتخاذ تدابير الضبط خلال وقت معين تعطي الإذن بعده تلقائياً، إذا لم تتمكن من الوصول للسفينة.<sup>3</sup>

3- الأخذ بالحسبان ما ينطوي عليه التفتيش من تأخير السفينة، أو أي صعوبات أخرى و هي في عرض البحر، إذا ثبت أن الشبهات ليس لها أساس من الصحة و برئت ساحة

---

1 - أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة 1، القاهرة، 2009، ص 133.

2 - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية، منشأة المعارف، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، 1999، ص 246.

3 - هذا الإجراء نصت عليه المادة 8 مكرر الفقرة 5 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، و المادة 17 الفقرة 4 من اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، و المادة 8 الفقرة 2 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو لعام 2000، بالإضافة إلى قرارات مجلس الأمن المتعلقة بمكافحة الجرائم البحرية.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

السفينة فإنه يجب تعويضها عن أي خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها،<sup>1</sup> فإذا لم تكفي السفينة الحربية بمجرد القبض على السفينة و تفتيشها، و تمادت في إجراءاتها و عاقبت السفينة و طاقمها بغير أساس عادل و ثبتت براءة السفينة فإن الدولة التي قامت بالضبط المستعجل تتحمل المسؤولية الدولية في مواجهة الدولة التي تحمل السفينة علمها عن هذا الفعل غير المشروع دولياً.<sup>2</sup>

بالإضافة إلى الإجراءات السابقة الذكر، لقد نصت العديد من الوثائق الدولية ذات الصلة على بعض الضمانات التي يجب مراعاتها أثناء صعود السفينة و تفتيشها، نلخصها كالآتي:

- مراعاة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر.
- الحفاظ على كرامة الإنسان و حقوقه، و مراعاة قواعد القانون الدولي الإنساني.
- الاهتمام بسلامة السفن و حمولتها.
- مراعاة حقوق الدولة الساحلية التي تقرها قواعد القانون الدولي العام.
- العمل على أن يكون أي إجراء يتخذ على ظهر السفينة سليماً لا يؤثر على البيئة البحرية.
- مراعاة مصالح دولة العلم أو الدولة التي تتبع لها السفينة.<sup>3</sup>

و فضلاً عما سبق، فقد برز في السياسة الجنائية الوطنية و الدولية، نظاماً جديداً يقيد من حق زيارة و تفتيش السفن، أطلق على تسميته مصطلح " التسليم المراقب"، وهو من أهم أساليب التحري الخاصة التي تقوم على السماح للشحنات غير المشروعة

1 - هذه الضمانة أكدتها المادة 8 مكرر الفقرة 10(ب) من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، المادة 9 الفقرة 2 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو لعام 2000.

2 - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار - دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، الطبعة 2، 2000، ص 337.

3 - عيسات راضية، المرجع السابق، ص 50.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بمواصلة طريقها و عدم ضبطها، سواء في نطاق وطني أو دولي بهدف البحث والتحري عن الجرائم الخطيرة و جمع الأدلة عنها و الكشف عن مرتكبيها.<sup>1</sup>

و وفقا لهذا الأسلوب، إذا تم اكتشاف بضائع تحتوي على مخدرات على متن سفينة بعد إبحارها، تقوم الدولة الساحلية بإبلاغ دولة العبور أو دولة الوصول أو دولة العلم للاشتراك في وضع الخطط اللازمة لمعرفة شبكة تهريب المخدرات تنفيذا لإجراء التسليم المراقب،<sup>2</sup> و من ثم لا يمكن للسفن الحربية أن تباشر إجراءات الضبط ضد السفن التي تخضع لإجراء التسليم المراقب إلا بعد وصولها لوجهتها النهائية، و قد أخذ بهذا النظام المشرع الجزائري بموجب المادة 40 من قانون مكافحة التهريب.<sup>3</sup>

### ثانيا: المطاردة الحثيثة.

اختلفت التسميات التي تطلق على المطاردة الحثيثة، فالبعض يستخدم مصطلح حق التتبع، و البعض الآخر استخدم مصطلح حق المطاردة الساخنة أو الحارة، لكن جميعها مترادفات و تعطي نفس المعنى، و جميعها تعني أن المطاردة تبدأ مباشرة بعد ارتكاب المخالفة،<sup>4</sup> و يجد حق المطاردة الساخنة شرعيته القانونية في أحكام المادة 23 من إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، و المادة 111 من إتفاقية UNCLOS، بإيرادهما لمختلف الشروط الواجب توافرها لممارسة حق المطاردة الحثيثة، و المجالات البحرية المحددة لذلك.

و الملاحظ على المادتين 23 و 111 المذكورتين أنفا لم تعرف حق المطاردة الحثيثة بالمفهوم المعتاد و إنما اكتفت بذكر شروط ممارسة هذا الحق، لذلك ذهب بعض الفقهاء إلى تعريف المطاردة الحثيثة على أنها حق السفن أو الطائرات العامة للدولة في مطاردة أو تتبع السفن الأجنبية التي ترتكب عملاً مخالفاً لقوانين وأنظمة الدولة المتعلقة بمناطق ولايتها

1 - شنين صالح، التسليم المراقب في التشريع الجزائري واقع و تحديات، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 2، 2015، ص 199.

2 - زازة لخضر، المرجع السابق، ص 935.

3 - راجع المادة 40 من الأمر 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005، المتعلق بمكافحة التهريب، ج.ر عدد 59، الصادرة بتاريخ 28 أوت 2005.

4 - بلوط سماح، المرجع السابق، ص 83.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الوطنية ابتداء من تلك المناطق واستمرارا في البحر العالي، وذلك لغرض اقتيادها إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها.<sup>1</sup>

و بالرغم من كثرة التعاريف حول حق المطاردة الحثيثة، إلا أن هناك إجماع على اعتبارها حق استثنائي للدولة الساحلية في مد سلطتها على السفن الأجنبية بأعالي البحار، عند وجود أسباب وجيهة للإعتقاد أن السفينة الأجنبية خرقت قوانين و أنظمة الدولة الساحلية، أما شروط حق المطاردة الحثيثة الواردة بالمادة 111 من اتفاقية UNCLOS، فهي متمثلة فيما يلي:

- ممارسة حق المطاردة الحثيثة مخول فقط للسفن الحربية التابعة للدولة الساحلية أو طائرة عسكرية، و بالتالي لا يمكن للسفن التجارية القيام بالمطاردة الحثيثة حتى و لو كانت ملكا للدولة بإعتبارها غير مكلفة بعمليات الضبط، و في المقابل من ذلك يجب أن تكون المطاردة موجهة ضد سفن تجارية و ليست حربية لتمتعها بالحصانة.

- أن تتوافر قرينة قوية على كون السفينة الأجنبية قد ارتكبت أثناء وجودها في المياه الوطنية و الإقليمية فعلا يشكل مخالفة لقوانين و أنظمة الدولة صاحبة الولاية على هذه المياه و لا يكفي مجرد الاشتباه، هذه المخالفات لا تتعلق بقوانين و أنظمة الدولة الساحلية حول الهجرة و الصيد البحري و الجمارك فحسب، بل تشمل كذلك الجرائم البحرية محل الدراسة على اعتبار أنها أفعال تهدد النظام العام الداخلي للدولة الساحلية.

- بدء المطاردة متوقف على إصدار الدولة الساحلية أمرا للسفينة بالتوقف، فلا بد من إرسال إشارة صوتية أو ضوئية للسفينة التي يعتقد أنها إرتكبت مخالفة لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية، و يجب إعطاء هذه الإشارة على مسافة كافية تتمكن منها السفينة الأجنبية سماع أو رؤية الإشارة، و هذا حتى لا يكون تعسف في استعمال حق المطاردة

1 - سنان طالب القاسمي، المرجع السابق، ص 378.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الحيثية، بشرط أن تكون السفينة متواجدة - وقت إصدار أمر التوقف- داخل المياه الوطنية أو الإقليمية أو المنطقة المتاخمة للدولة الساحلية.<sup>1</sup>

- يجب أن تكون المطاردة الحيثية مستمرة غير منقطعة، فإذا انقطعت المطاردة لأي سبب (و لو قوة قاهرة) أصبحت المطاردة غير مشروعة، ومن هنا استمد هذا الحق تسميته، غير أن هذه المطاردة تنتهي بمجرد دخول السفينة محل المطاردة إلى المياه الإقليمية للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لأية دولة أخرى غير الدولة القائمة بالمطاردة.

- كما لا يجوز في المطاردة أن تعتمد السفينة العامة إلى إغراق السفينة المخالفة أو تدميرها إلا إذا اضطررتها الظروف القاهرة إلى اتخاذ مثل هذا الموقف، فإذا تجاوزت السفينة الأولى النطاق هذا عدت مسؤولة عن خطئها.<sup>2</sup>

و باستقرائنا لما سبق، نجد أن أحكام المطاردة الحيثية بحسب اتفاقية UNCLOS، حصرت هذا الحق في سلطة الدولة الساحلية على تمديد اختصاصها حتى منطقة أعالي البحار ضد السفن التي تخرق قوانينها و أنظمتها بمجالاتها البحرية، و من ثم ففعالية هذا التدبير يتوقف على قدرة الدولة الساحلية في امتلاكها للتشريعات الكافية، و الوسائل اللازمة للتدخل في البحر مدفوعة برغبتها في تطبيق تشريعاتها في المياه تحت سيادتها،<sup>3</sup> و في المقابل من ذلك يجب أن تتمتع الدولة الساحلية التي تتوقف المطاردة - عند مياهها الإقليمية - على قدر مماثل من المقدرة و الرغبة.

هذا الأمر يدفعنا للحديث عن الوضع الذي وجده القراصنة في المياه الإقليمية الصومالية، حيث وفرت لهم هذه المنطقة الملاذ الأمن و سمحت لهم بالهروب من سفن الدولة الثالثة بمنطقة أعالي البحار، نظرا لعدم قدرة الصومال و ضعفها في الاعتراض على وجودهم، و هنا طرح من جديد موضوع المطاردة الساخنة العكسية، و الذي كثيرا ما ورد ذكره في الأدبيات كإجراء من شأنه أن يعزز فعالية مكافحة القرصنة،<sup>4</sup> غير أن مجلس الأمن تصدى لهذا الطرح و أكد أن فكرة المطاردة الحارة العكسية، غير معترف بها

<sup>1</sup> - مبارك وسيلة، الإطار القانوني لحق المطاردة الحيثية بأعالي البحار و حقيقة تطبيقه، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 3، 2015، ص 15.

<sup>2</sup> - سنان طالب القاسمي، المرجع السابق، ص 379.

<sup>3</sup> - Roland le Goff, la protection des navires soumis au risque de piraterie Op.Cit, P.114.

<sup>4</sup> - Ibid.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

في إطار القانون الدولي، ذلك أن المادة 111 الفقرة 3 من اتفاقية UNCLOS قد نصت على أنه: "ينتهي حق المطاردة الحثيثة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى." لذلك جعل المجلس شرعية المطاردة الحارة العكسية مرهونا بموافقة خاصة من قبل الدولة الساحلية.<sup>1</sup>

و خلاصة القول أن هذه الإجراءات هي عبارة عن استثناءات أقرها القانون الدولي لحماية مصلحة الدولة الساحلية من تهديدات الجرائم البحرية التي تحدث في مياهها الإقليمية من خلال إجراء المطاردة الحثيثة، أو لحماية مصالح الجماعة الدولية بواسطة إجرائي الزيارة و التفتيش للسفن في أعالي البحار، بغض النظر عن كونها مستندة في وجودها لعرف ثابت أو اتفاق دولي، أو قرار صادر عن جهاز دولي مختص (مجلس الأمن). و بالرغم من الطابع العملي لهذه الإجراءات في صد الجرائم البحرية، إلا أنها لا تخلو من طبيعتها القضائية، فهي إجراءات تمهيدية تسبق عرض مرتكبي تلك الأفعال على المحاكمة، و من ثم يجب إخضاع تلك الإجراءات للشروط القانونية التي تتطلبها مختلف الأنظمة الداخلية أثناء مرحلة الضبط، مع مراعاة الاستثناءات التي تقرها النصوص القانونية الدولية و الوطنية، في ضبط بعض الجرائم البحرية، كما هو الحال بالنسبة لإجراء التسليم المراقب في جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر.

### **الفرع الثالث: ملاحقة مرتكبي الجرائم البحرية قضائياً.**

نظراً لطبيعة الجرائم البحرية كونها تمس بالمجموعة الدولية ككل، على اعتبار أنها جرائم دولية - كما هو الحال بالنسبة لجريمة القرصنة -، أو جرائم عبر وطنية - كما هو الحال بالنسبة للإرهاب البحري و أعمال التهريب البحري-، لذلك فجميع الدول ملزمة بإتخاذ الإجراءات الجنائية ضد من يرتكبون تلك الجرائم و معاقبتهم، هذا الأمر برز من خلال تشعب و تداخل الاختصاص الجنائي بنظر تلك الأفعال، و من ثم يجب على الدول الالتزام بالتعاون في البحث عن الأشخاص الضالعين في ارتكاب تلك الجرائم و القبض عليهم و تسليمهم و معاقبتهم، و هذا وفقاً للمبدأ المعترف به في القانون الدولي

<sup>1</sup> - Maud Hubert, La piraterie maritime dans le golfe d'Aden État des lieux, Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité , 20 septembre 2010, P.6.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

العام " إما المحاكمة أو التسليم"، و من خلال هذا المبدأ سنتعرض لأساليب الملاحقة القضائية ضد مرتكبي الجرائم البحرية، و ذلك بالتعرض أولاً لإجراء التسليم ثم المحاكمة.

أولاً: التسليم.

إن الحديث عن الجريمة المنظمة عبر الوطنية يستدعي بالضرورة الحديث عن تعدد جنسيات مرتكبي هذه الجرائم و كذا تعدد الأقاليم التي تقع عليها الجريمة، و لا شك أن هاتين الخاصيتين هما السمة البارزة في الجرائم البحرية، لذلك يتعين بالنتيجة التطرق لنظام تسليم المجرمين الذي يعد أكثر من ضرورة لمجازاة المجرمين والحيلولة دون تمتعهم بحصاد إجرامهم من خلال ملاحقتهم حيثما وجدوا.<sup>1</sup>

و تعرف المادة 1 من المعاهدة النموذجية لتسليم المجرمين الصادرة بقرار الجمعية العامة رقم 116/45 تسليم المجرمين بأنه: " مجموعة الإجراءات القانونية التي تهدف إلى قيام دولة بتسليم شخص متهم أو محكوم عليه إلى دولة أخرى، لكي يحاكم بها أو ينفذ فيها الحكم الصادر عليه من محاكمها."<sup>2</sup>

و يعد نظام تسليم المجرمين أو كما يسمى بالاسترداد، تطبيقاً عملياً للتضامن الدولي في مكافحة الإجرام، الذي غالباً ما يتم بناء على اتفاقية خاصة بين دولتين، أو بناء على اتفاق عام كما هو الحال في الاتفاقيات و المعاهدات المتعددة الأطراف،<sup>3</sup> وفي هذا الإطار أشارت اتفاقية SUA صراحة إلى نظام تسليم المجرمين، فقد اعتبرت الأفعال الجرمية المحددة بالمادة 3 منها - كأعمال السطو أو الاحتجاز أو الاستيلاء ضد السفن، أو غيرها من الأفعال المهددة لسلامة الملاحة البحرية-، كأفعال تستوجب التسليم في كل معاهدات التسليم المبرمة بين الدول الأطراف، كما ذهبت إلى القول أن هذه الاتفاقية تعد

---

1 - علواش فريد، التعاون الدولي عن طريق نظام تسليم المجرمين و التسليم المراقب، مجلة المفكر، المجلد 12، العدد 14، 2017، ص 166.

2 - رقية عواشيرية، نظام تسليم المجرمين و دوره في تحقيق التعاون الدولي لمكافحة الجريمة المنظمة، مجلة المفكر، العدد 4، 2009، ص 19.

3 - علواش فريد، نظام تسليم المجرمين في الاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، المجلد 2، العدد 5، 2017، ص 400.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أساساً قانونياً للدولة المتلقية طلب التسليم إزاء الأفعال الجرمية المذكورة أنفاً،<sup>1</sup> و على نفس الاتجاه سار البروتوكول المعدل لها لعام 2005.<sup>2</sup>

أما فيما يخص جريمة تهريب المخدرات عبر البحر، فقد أقرت اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988 بنظام التسليم، حيث اعتبرت كل جريمة من الجرائم التي تنطبق عليها الاتفاقية مدرجة كجريمة يجوز فيها تسليم المجرمين، في أية معاهدة لتسليم المجرمين سارية فيما بين الأطراف، فهي بمثابة الأساس القانوني للتسليم فيما يتعلق بأية جريمة تنطبق عليها بما فيها جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عن طريق البحر.<sup>3</sup>

كما تضمنت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000، حكماً يتعلق بنظام تسليم المجرمين، و هو النص الذي يمكن إعماله لتسليم مهربي المهاجرين و المتاجرين بالبشر عبر البحر، فقد ذهبت إلى القول أن الجرائم التي تتورط في ارتكابها جماعة إجرامية منظمة، و المشار إليها في المادة 3 من الاتفاقية، تندرج في عداد الجرائم الخاضعة للتسليم في أية معاهدة لتسليم المجرمين سارية بين الدول الأطراف، كما اعتبرت نفسها الأساس القانوني للتسليم فيما يتعلق بأي جرم تنطبق عليه، كتهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر عبر البحر.<sup>4</sup>

و استناداً لتشريعات التسليم الداخلية و أحكام الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، يمكننا القول أن تطبيق نظام التسليم في الجرائم البحرية يتطلب بالإضافة إلى عنصر الاختصاص القضائي السابق تفصيله، توافر ثلاثة شروط أخرى، و هي:

1- شروط تتعلق بالشخص المطلوب تسليمه، فقد يكون من رعايا الدولة طالبة التسليم، و قد يكون رعية للدولة المطلوب منها التسليم، و هو الأمر الذي خلق جدلاً واسعاً في نظام

1 - راجع المادة 11 من اتفاقية SUA.

2 - راجع المادة 10 من بروتوكول 2005.

3 - راجع المادة 6 من اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988.

4 - راجع المادة 16 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام 2000.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

التسليم، كون العديد من الدول ترفض تسليم رعاياها لدول الأخرى،<sup>1</sup> وقد يكون رعية لدولة ثالثة.

2- الشروط المتعلقة بالجريمة سبب التسليم، بمعنى يجب أن تكون الجريمة التي تبيح التسليم على قدر كبير من الخطورة و الجسامة، و لعل المعيار الأفضل لتحديد الجريمة محل التسليم يتعلق أساسا بالوصف القانوني الذي يلحق بها، فبحسب المشرع الجزائري لا يجوز قبول التسليم في أية حالة إذا كان الفعل غير معاقب عليه طبقا للقانون الجزائري بعقوبة جنائية أو جنحة،<sup>2</sup> و من ثم نجد أن العقوبات التي أقرتها مختلف التشريعات الجنائية الداخلية للجرائم البحرية، تدخلها في إطار الجرائم التي تجيز التسليم، و هو الأمر الذي أشار إليه المشرع الجزائري ضمنا عند حديثه عن الأفعال التي تجيز التسليم، حيث ذهب إلى القول أن الجرائم التي يرتكبها العسكريون أو البحارة أو نظرائهم تعد من قبيل الأفعال التي تجيز التسليم.<sup>3</sup>

و يضاف إلى ما سبق، ألا تكون الجريمة محل التسليم ذات صبغة سياسية، أو أن يكون التسليم لغرض سياسي،<sup>4</sup> فهذا الشرط يثير الكثير من المشاكل ليس بالنسبة للتسليم فحسب، بل للتجريم في حد ذاته، خاصة فيما يتعلق بالأفعال ذات الغرض السياسي كما هو الحال بالنسبة لبعض أعمال الإختطاف للسفن، أو نقل الأسلحة لحركات التحرر.

3- شرط التجريم المزدوج، و يعني هذا الشرط أن يشكل السلوك الصادر عن الشخص المطلوب تسليمه نموذجا إجراميا في التشريعات الجنائية لكلا الدولتين الطالبة والمطلوب منها التسليم، و هو الشرط المفترض توافره في الجرائم البحرية بالنظر إلى العدد الكبير للدول الموقعة على الاتفاقيات الدولية المتعددة الأطراف، و الاتفاقيات الإقليمية و الثنائية

---

1 - لقد اخذ المشرع الجزائري بهذا الموقف في تسليم المجرمين، حيث نصت المادة 698 الفقرة 1 من قانون الإجراءات الجزائية، على ما يلي: " لا يقبل التسليم في الحالات التالية: 1- إذا كان الشخص المطلوب تسليمه جزائري الجنسية..."

2 - راجع المادة 697 الفقرة 2 من الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

3 - راجع المادة 697 الفقرة 2 الفقرة الفرعية 5 من الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

4 - راجع المادة 698 الفقرة 2 من الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

ذات الصلة بمكافحة تلك الأعمال، و هو الشرط الذي أخذ به المشرع الجزائري كذلك بموجب المادة 695 من قانون الإجراءات الجزائية.<sup>1</sup>

و يضاف لما سبق بعض التعقيدات القانونية لنظام التسليم أثناء العبور في الوسط البحري، كما في حالة نقل الشخص المطلوب تسليمه من الدولة المطالبة إلى الدولة طالبة عبر الإقليم البحري للدولة الثالثة ( الدولة الساحلية)، و هذا الإجراء يطلق على تسميته بالعبور " Transit"، و ترتيبات هذا الإجراء نصت عليه الاتفاقية النموذجية لتسليم المجرمين بموجب مادتها 15،<sup>2</sup> ففي هذه الحالة يجب على الدولة طالبة تقديم طلب إلى دولة العبور (الدولة الساحلية) مرفق بكافة الوثائق المبررة للتسليم بالطريق الدبلوماسي، و تقوم هذه الأخيرة بإصدار إذن بالعبور، و يسلم للدولة المطالبة التي تبث فيه و توافق عليه بصفة مستعجلة إلا إذا كان يمس بمصالحها الأساسية،<sup>3</sup> و بعد الموافقة على هذا الطلب ينقل الشخص المطلوب من الدولة المطالبة عبر الإقليم البحري لدولة العبور حيث يصبح الشخص المطلوب خاضعا لأحكام قانونها، و يمكن احتجازه مؤقتا إن اقتضى الأمر.<sup>4</sup>

### ثانيا: المحاكمة.

يقتضي موضوع محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية، بالنظر إلى تعدد جنسيات مرتكبي هذه الجرائم و كذا تعدد الأقاليم التي تقع عليها تلك الجرائم، تحديد الجهات المختصة بمحاكمة هؤلاء الأشخاص، و العقوبات التي أقرتها التشريعات الجنائية كجزاءات على تلك الأفعال.

1 - راجع المادة 695 من الأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

2 - راجع المادة 15 من الاتفاقية النموذجية لتسليم المجرمين، الذي تضمنها قرار الجمعية العامة رقم 116/45، في الوثيقة: A/RES/45/116.P274.

3 - راجع نص المادة 18 من اتفاقية تسليم المجرمين بين الجزائر و المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى و إيرلندا الشمالية، المصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-464 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006، ج.ر عدد 81.

4 - راجع المادة 15 الفقرة 3 من الاتفاقية النموذجية لتسليم المجرمين.



1- المحاكم المختصة بنظر الجرائم البحرية.

تخول قواعد القانون الدولي العام للمحاكم الوطنية في الدول حق النظر في قضايا التهريب البحري طبقاً للقوانين الجنائية في هذه الدول، على اعتبار أن تلك الجرائم ذات طابع عبر وطني بحسب المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية،<sup>1</sup> و نظراً للبعد عبر الوطني الذي يتسم به الإرهاب، كما هو الحال بالنسبة للجريمة المنظمة عبر الوطنية، فإنه يعرض الأجهزة القضائية الوطنية لصعوبات جدية، فمحاكمة مرتكبي الأعمال الإرهابية منوطة بالمحاكم الوطنية بسبب عدم وجود محاكم دولية مختصة بالنظر في الأعمال الإرهابية، إلا إذا انطوت هذه الأعمال على أركان الجرائم التي يمكن للمحكمة الجنائية الدولية أن تمارس اختصاصها بشأنها،<sup>2</sup> و من ثم يؤول اختصاص النظر في جرائم الإرهاب البحري للمحاكم الوطنية للدول.

أما فيما يتعلق بالقرصنة البحرية، و على الرغم من اعتبارها جريمة دولية، إلا أنها لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية، لأنها ليست من الجرائم المنصوص عليها في النظام الأساسي للمحكمة أو كما يصطلح عليه بنظام روما، و من ثم فهي تخضع لاختصاص محاكم الدول الوطنية، و تطبق عليها أنظمة و قوانين العقوبات الداخلية لتلك الدول.<sup>3</sup>

و عليه تنص المادة 105 من اتفاقية UNCLOS على أنه: "... لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن

1 - تنص المادة 3 الفقرة 2 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية على أنه: "يكون الجرم ذا طابع عبر وطني إذا: (أ) ارتكب في أكثر من دولة واحدة؛ (ب) ارتكب في دولة واحدة ولكن جرى جانب كبير من الإعداد أو التخطيط له أو توجيهه أو الإشراف عليه في دولة أخرى؛ (ج) ارتكب في دولة واحدة، ولكن ضلعت في ارتكابه جماعة إجرامية منظمة تمارس أنشطة إجرامية في أكثر من دولة واحدة؛ (د) ارتكب في دولة واحدة، ولكن له آثاراً شديدة في دولة أخرى." و بالرجوع إلى عناصر قيام جرائم التهريب البحري، فلا شك أن هذه الأخيرة تعد جرائم عبر وطنية بحسب الوصف الذي ذكرته المادة السابقة.

2 - مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، التعاون الدولي في المسائل الجنائية المتعلقة بمكافحة الإرهاب، النميطة 3، نيويورك، 2012، ص 3.

3 - علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 194.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

نية.<sup>1</sup> كما تضمنت المادة 6 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، على أنه: "تتخذ كل دولة طرف ما يلزم من إجراءات لإقرار ولايتها القانونية على الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد 3 و 3 مكررا و 3 مكررا ثانيا و 3 مكررا ثالثا..."<sup>2</sup>

كما تؤكد الاختصاص للمحاكم الوطنية بنظر جرائم الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر بموجب المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988، و التي جاءت تحت عنوان " الجرائم و الجزاءات"، حيث نصت على ضرورة اتخاذ كل طرف ما يلزم من تدابير لتجريم أفعال الاتجار غير المشروع بالمخدرات في إطار قانونه الداخلي، و حثت الأطراف على ضمان ممارسة أية سلطات قانونية تقديرية، بموجب قوانينها الداخلية، فيما يتعلق بملاحقة مرتكبي الجرائم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، و نبهتهم إلى ضرورة وضع محاكمها أو سلطاتها المختصة الأخرى في اعتبارها الطبيعة الخطيرة للجرائم المذكورة في الاتفاقية.<sup>3</sup>

و كذلك الأمر بالنسبة لتهريب المهاجرين عبر البحر، فقد تضمنت المادة 6 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر و البحر و الجو، حكما يقضي بضرورة اعتماد الدول الأطراف ما يلزم من تدابير تشريعية و تدابير أخرى لتجريم تهريب المهاجرين،<sup>4</sup> حتى يتسنى لمحاكمها النظر في تلك الأفعال، و هو نفس الحكم الذي أخذت به المادة 5 من بروتوكول منع و قمع و معاقبة الاتجار بالأشخاص، و بخاصة النساء و الأطفال.<sup>5</sup>

و استنادا لما سبق، تتفرد المحاكم الوطنية في الدول دون غيرها بحق النظر في قضايا الجرائم البحرية طبقا لقوانينها الجنائية، و بموجب أنظمة القضاء وإجراءاته المعمول

1 - راجع المادة 105 من اتفاقية UNCLOS.

2 - راجع المادة 6 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

3 - راجع المادة 3 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات و المؤثرات العقلية لعام 1988.

4 - راجع المادة 6 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عبر البر و البحر و الجو.

5 - راجع المادة 5 من بروتوكول منع و قمع و معاقبة الاتجار بالأشخاص، و بخاصة النساء و الأطفال.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بها في الدولة التي وقعت الجريمة في إقليمها ( الدولة الساحلية)، أو الدولة التي تتبع لها السفينة المتورطة في الجريمة ( دولة العلم)، أو الدولة التي قامت بعملية ضبط مرتكبي تلك الجرائم ( الدولة المتدخلة)، أو الدولة التي تسلمت المتهمين بارتكاب الجرائم البحرية.

### 2- العقوبات المقررة للجرائم البحرية.

الأكد أن هناك تفاوت في العقوبات من جريمة لأخرى داخل الدولة الواحدة، كما يبرز هذا التفاوت من دولة لأخرى نظرا لتباين القوانين و الأنظمة المطبقة على تلك الأفعال، و سنقدم بعض النماذج لقوانين العقوبات الوطنية التي تطبق على الجرائم البحرية بحكم أن قواعد القانون الدولي أحالت هذا الاختصاص إليها:

يعاقب القانون الجزائري على فعل القرصنة البحرية بحسب المادة 519 من القانون البحري الجزائري، بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة، مع مصادرة السفينة و كذا الأملاك و الوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها.<sup>1</sup> أما فيما يتعلق بجريمة الإرهاب البحري فقد ذهب المشرع الجزائري لإقرار عقوبات متفاوتة لجريمة الإرهاب بصفة عامة بموجب المادة 87 مكرر 1، تتراوح ما بين عقوبة السجن المؤقت 10 سنوات، وعقوبة الإعدام.<sup>2</sup>

و يعاقب المشرع الجزائري على فعل الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر، بموجب المادة 17 من قانون 04-18، حيث تنص على أنه: " يعاقب بالحبس من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة و بغرامة 5.000.000 دج إلى 50.000.000 دج كل من قام بطريقة غير مشروعة... بشحن المخدرات أو المؤثرات العقلية أو نقلها عن طريق العبور،... و تصبح العقوبة السجن المؤبد في حالة ارتكاب الفعل السابق من قبل

<sup>1</sup> - راجع نص المادة 519 من الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر عدد 1977/29، المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر عدد 47، و المعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر عدد 46.

<sup>2</sup> - راجع المادة 87 مكرر 1 من قانون 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006، المعدل و المتمم للأمر رقم 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 84 الصادرة بتاريخ 24 ديسمبر 2006.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

مجموعة إجرامية منظمة.<sup>1</sup> و بالتسليم على أن أهم عناصر جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر يتمثل في الاستيراد و التصدير، فقد نصت المادة 19 على أنه: "يعاقب بالسجن المؤبد كل من قام بطريقة غير مشروعة بتصدير أو استيراد مخدرات أو مؤثرات عقلية.<sup>2</sup>

و فيما يخص جريمة الاتجار غير المشروع بالأسلحة عبر البحر، فقد خصصت المادة 14 من الأمر 05-06 المتعلق بمكافحة التهريب، عقوبة السجن المؤبد لكل من يتورط في تهريب السلاح، عبر مختلف مناطق المراقبة البرية و البحرية،<sup>3</sup> كما سبق إقرار هذه العقوبة ( السجن المؤبد) على فعل استيراد أو تصدير أو المتاجرة بالأسلحة بدون رخصة بموجب المادة 26 من الأمر 97-06.<sup>4</sup>

كما عمل المشرع الجزائري على إقرار عقوبات قاسية بالنسبة لجريمة تهريب المهاجرين خاصة عبر البحر، نظرا لتعرض حياة المهاجرين لخطر الغرق أو ترجيح تعرضهم لذلك الخطر، فقد نصت المادة 303 مكرر 31 من قانون 09-01 على أنه: "يعاقب بالحبس من خمس (5) سنوات إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج على 1000.000 دج، على تهريب المهاجرين... في حالة تعريض حياة أو سلامة المهاجرين المهربين للخطر أو ترجيح تعرضهم له..."<sup>5</sup> و شددت المادة 303 مكرر 32 من جزاء جريمة تهريب المهاجرين، و ذلك بسنها لعقوبة السجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة و بغرامة من 1.000.000 دج إلى

---

1 - راجع المادة 17 من القانون 04-18 المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية و قمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بها، ج.ر عدد 83.

2 - راجع المادة 19 من القانون 04-18 المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية و قمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بها، ج.ر عدد 83.

3 - راجع المادة 14 من الأمر 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005، المتعلق بمكافحة التهريب، ج.ر عدد 59.

4 - راجع المادة 26 من الأمر 97-06 المؤرخ في 21 جانفي 1997، المتعلق بالعتاد الحربي و الأسلحة و الذخيرة، ج.ر عدد 6.

5 - راجع المادة 303 مكرر 31 من قانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل و المتمم للأمر 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 15.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

2.000.000 دج، في حالة ارتكبت الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة،<sup>1</sup> وهي الصفة البارزة في جريمة تهريب المهاجرين عبر البحر.

كذلك الأمر بالنسبة لجريمة الاتجار بالبشر عبر البحر، فقد نصت المادة 303 مكرر 5 على أن يعاقب على الاتجار بالأشخاص بالسجن من عشر (10) سنوات إلى عشرين (20) سنة و بغرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج إذا ارتكبت الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة أو كانت ذات طابع عابر للحدود الوطنية،<sup>2</sup> وهي الخاصية المميزة لجريمة الاتجار بالبشر عبر البحر نظرا لتعدد الأقاليم التي ترتكب فيها الجريمة.

و على العكس مما سبق، فقد ذهب المشرع الجزائري إلى التخفيف من عقوبة الهجرة غير الشرعية، حيث عبر عنها بفعل مغادرة الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، و نصت المادة 175 مكرر 1 على أنه: "يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر و بغرامة من 20.000 إلى 60.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية، أثناء اجتيازه أحد مراكز الحدود البرية أو البحرية..."<sup>3</sup> و الملاحظ أن هذه العقوبات ليست مشددة، و هذا يوضح أن سبب تجريم المشرع للهجرة لا يكمن في طبيعة هذا الفعل في حد ذاته، على اعتبار أنه فعل لا يعد مخالفا للنظام الاجتماعي و السلوك السوي للأفراد، خاصة و أنه يعبر عن حق مكفول بنص المادة 13 من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، و عليه نقول أن مرد هذا التجريم

---

1 - راجع المادة 303 مكرر 32 من قانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل و المتمم للأمر 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 15.

2 - راجع المادة 303 مكرر 5 من قانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل و المتمم للأمر 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 15.

3 - راجع المادة 175 مكرر 1 من قانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل و المتمم للأمر 66-156 المتضمن قانون العقوبات، ج.ر عدد 15.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

هو القضاء على هذه الآفة بمحاولة إخافة المقبلين على الهجرة عن طريق هذه العقوبات.<sup>1</sup>

أما قانون العقوبات الفرنسي و حسب نص المادة 1 من القانون 13-2011، وبعد التعريف المكاني لجريمة القرصنة البحرية الذي جاءت به، حددت الأفعال التي تعد من قبيل أعمال القرصنة و إرهاب، و هي الجرائم المحددة في المواد 6-224 ، 7-224، من القانون الجنائي التي تتورط فيها على الأقل سفينة أو طائرة، وتكون موجهة ضد سفينة أو طائرة.<sup>2</sup>

وفقا للمادة 6-224 من قانون العقوبات الفرنسي، يعاقب على فعل الاستيلاء أو السيطرة بالقوة أو التهديد بالعنف ضد طائرة أو سفينة تحمل أشخاص على متنها، بالإضافة إلى المنصات الثابتة الموجودة في الجرف القاري، بالسجن لمدة 20 عاما، وبحسب المادة 1-6-224 يعاقب على الأفعال المنصوص عليها في المادة 6-224 بالسجن 30 عاما إذا ارتكبت من قبل مجموعة منظمة، و نصت المادة 7-224 على أن يعاقب على الجريمة المنصوص عليها في المادة 6-224 بالسجن مدى الحياة، إذا صاحب ارتكابها أعمال تعذيب أو نتج عنها وفاة شخص أو أكثر.<sup>3</sup>

ما يلاحظ على القانون 13-2011 أنه حصر سلطات شرطة الدولة في البحر، على قمع أعمال القرصنة البحرية بصفة خاصة و العنف البحري بشكل عام، وهو ما ظهر جليا من خلال عنوان القانون،<sup>4</sup> هذا الأمر خلق مشاكل عملية للشرطة البحرية عند تصديها لباقي الجرائم البحرية، لذلك تظن المشرع الفرنسي لهذه الثغرة القانونية وأصدر الأمر رقم 414-2019، حيث نصت مادته الأولى على أن يعدل عنوان القانون 589-94 و يصبح بما يلي: " القانون المتعلق بممارسة الدولة لسلطاتها الشرطة في عرض البحر

<sup>1</sup> - صايش عبد المالك، مكافحة الهجرة غير الشرعية- نظرة على القانون 09-01 المتضمن تعديل قانون العقوبات، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 2، العدد 1، 2011، ص 14.

<sup>2</sup> - Voir: L'article 1 de la loi n°2011-13 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, Journal Officiel de la République Française , n°4 du 6 janvier 2011.

<sup>3</sup> - Voir les articles 224-6 et 224-7 de la loi no 92-684 du 22 juillet 1992 portant réforme des dispositions du code pénal relatives à la répression des crimes et délits contre les personnes, Journal Officiel de la République Française, n°169 du 23 juillet 1992.

<sup>4</sup> - تجدر الإشارة إلى أن هذا العنوان أدخل كتعديل للقانون 589-94.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

لمكافحة جرائم معينة بموجب اتفاقيات دولية<sup>1</sup>، ثم وسع بموجب المادة 2 مجال اختصاص الشرطة البحرية لتشمل باقي الجرائم البحرية - كتجارة الرقيق، و الاتجار غير المشروع بالمخدرات، و الهجرة غير الشرعية، و تهريب البشر و المهاجرين-، و هي الجرائم المنصوص عليها في قانون العقوبات الفرنسي<sup>2</sup>.

و إعمالاً للمادة 2 السابقة الذكر، يعاقب القانون الفرنسي على استيراد أو تصدير المخدرات بشكل غير قانوني بعقوبة السجن لمدة عشر سنوات وغرامة قدرها 7500000 €، و ترتفع هذه العقوبة إلى حد السجن لمدة 30 عامًا في حال ارتكاب الفعل من طرف جماعة إجرامية منظمة<sup>3</sup>، و هي الصورة البارزة في جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر.

كما ذهب المشرع الفرنسي إلى إقرار عقوبات قاسية على مرتكبي جرائم الاتجار بالبشر بصفة عامة، فقد نصت المادة 225-4-2 من قانون العقوبات على أنه: "يعاقب على الجريمة المنصوص عليها في المادة 225-4-1 ( الاتجار بالبشر) بالسجن لمدة عشر سنوات وغرامة قدرها €1.500.000 عندما تُرتكب في أحد الظروف التالية: 1- تعدد الأشخاص، 2- فيما يتعلق بالشخص الذي كان خارج أراضي الجمهورية أو عندما وصل إلى أراضي الجمهورية؛ 3- في الظروف التي تعرض بشكل مباشر الشخص الذي ارتكبت الجرم بخصوصه لخطر الموت أو الإصابة الفوري الذي قد يؤدي إلى تشويه أو عجز دائم؛...<sup>4</sup> و هي الظروف المميزة لجريمة الاتجار بالبشر عبر البحر.

و بحسب المادة 622-1 من قانون إقامة الأجانب و اللجوء، يعاقب أي شخص قام، عن طريق المساعدات المباشرة أو غير المباشرة، بتسهيل أو محاولة تسهيل دخول

<sup>1</sup> - Voir l'article 1 de l'ordonnance n° 2019-414 du 7 mai 2019 modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, Journal Officiel de la République Française, n°107 du 8 mai 2019.

<sup>2</sup> - Voir l'article 2 de l'ordonnance n° 2019-414 du 7 mai 2019 modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, Journal Officiel de la République Française, n°107 du 8 mai 2019.

<sup>3</sup> - Voir l'article 222-36 du code pénal modifié par l'article 50 de la loi n° 2009-1437 du 24 novembre 2009 relative à l'orientation et à la formation professionnelle tout au long de la vie, Journal Officiel de la République Française, n°273 du 25 novembre 2009.

<sup>4</sup> - Voir l'article 225-4-2 du code pénal modifié par l'article 1 de la loi n° 2013-711 du 5 août 2013 portant diverses dispositions d'adaptation dans le domaine de la justice en application du droit de l'Union européenne et des engagements internationaux de la France, Journal Officiel de la République Française, n°181 du 6 août 2013.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أو تنقل أو الإقامة غير القانونية لشخص أجنبي في فرنسا، السجن لمدة خمس سنوات وغرامة قدرها €30.000<sup>1</sup> و فيما يخص الهجرة غير الشرعية المتمثلة في صورة الدخول غير المشروع للإقليم الفرنسي، نصت المادة 621-1 على أنه: "يعاقب الأجنبي الذين دخلوا أو بقوا في فرنسا دون الامتثال لأحكام القانون، بالسجن لمدة عام و غرامة قدرها €3.750<sup>2</sup>".

و خلاصة القول أنه بالرغم من التفاوت بين الدول في العقوبات المقررة للجرائم البحرية، إلا أن الجماعة الدولية نجحت في وضع منظومة قانونية، مكنت من ضمان عدم إفلات مرتكبي الجرائم البحرية من العقاب، و هو الهدف الذي سعى إلى تحقيقه المجتمع الدولي من خلال تبنيه لمبدأ إما المحاكمة أو التسليم في المتابعات الجزائية.

### **المطلب الثاني: إلتزام الدول باحترام قواعد حقوق الإنسان.**

إن الحديث عن التزام الدول باحترام قواعد حقوق الإنسان أثناء مكافحتها للجرائم البحرية، يقتضي منا في البداية التطرق إلى الأساس القانوني الذي يلزم الدول باحترام تلك الحقوق، و تحديد الولاية القانونية للدول في هذا الخصوص، ثم التطرق فيما بعد إلى تحديد الحقوق و الضمانات التي يتمتع بها الأشخاص المعنيين بالحماية، و سنتطرق لهذه العناصر عبر مختلف النصوص القانونية ذات الصلة، و بالاستناد إلى الأحكام القضائية الصادرة في هذا الشأن، و هذا من خلال التفصيل التالي.

### **الفرع الأول: الأساس القانوني.**

نظرا لانعدام اتفاقية خاصة بحقوق الإنسان في البحر، لذلك سنعالج هذه المشكلة عبر مختلف فروع القانون الدولي العام، بداية بالقانون الدولي المعني بمكافحة الجرائم البحرية، ثم القانون الدولي للبحار، و القانون الدولي لحقوق الإنسان، و القانون الدولي للاجئين.

<sup>1</sup> - Voir l'article 622-1 de Ordonnance n° 2004-1248 du 24 novembre 2004 relative à la partie législative du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile, Journal Officiel de la République Française, n°274 du 25 novembre 2004.

<sup>2</sup> - Voir l'article 621-1 de Ordonnance n° 2004-1248 du 24 novembre 2004 relative à la partie législative du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile, Journal Officiel de la République Française, n°274 du 25 novembre 2004.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أولاً: القانون الدولي المعني بمكافحة الجرائم البحرية.

يقصد بالقانون الدولي المعني بمكافحة الجرائم البحرية، مجموع الصكوك الدولية ذات الصلة بالمكافحة بما في ذلك قرارات مجلس الأمن، و في هذا الخصوص أشارت اتفاقية SUA إلى وجوب أن يكفل لأي شخص تباشر بحقه إجراءات المقاضاة فيما يتصل بالأفعال الجرمية المحددة في المادة 3 معاملة منصفة في كافة مراحل الدعوى، وفقاً لقانون الدولة الموجود على أراضيها،<sup>1</sup> و هي الحقوق التي أعاد التأكيد عليها بروتوكول 2005،<sup>2</sup> بالإضافة إلى اعترافه بضمان معاملة جميع الأشخاص الموجودين على متن السفينة بطريقة تصون كرامتهم الأساسية كبشر، و طبقاً للأحكام المطبقة من القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان.<sup>3</sup>

و ألزم بروتوكول منع و قمع و معاقبة الاتجار بالأشخاص، الدول للحرص وفقاً لقانونها الداخلي، على صون الحرمة الشخصية لضحايا الاتجار بالأشخاص و هويتهم،<sup>4</sup> كما أكد بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو لعام 2000، على أن أي إجراء يتخذ ضد تهريب المهاجرين، ينبغي أن يأخذ في الاعتبار حقوق الإنسان للمهاجرين، بصرف النظر عن وضعهم القانوني أو جنسيتهم، و اعترف بواجب الحفاظ على حقوق ضحايا التهريب و حمايتهم، و لا سيما الحق في الحياة و الحق في عدم التعرض للتعذيب و غيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة، مع الأخذ في الاعتبار ما للنساء و الأطفال من احتياجات خاصة.<sup>5</sup>

و بالموازاة مع الصكوك السابقة الذكر، فقد أكدت العديد من قرارات مجلس الأمن على واجب احترام قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان عند التصدي للجرائم البحرية، فقد نصت قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالقرصنة وأعمال السطو المسلح ضد السفن قبالة

1 - راجع المادة 10 الفقرة 2 من اتفاقية SUA.

2 - راجع المادة 9 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

3 - راجع المادة 8 مكرر الفقرة 10 من بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

4 - راجع المادة 6 من بروتوكول منع و قمع و معاقبة الاتجار بالأشخاص، و بخاصة النساء و الأطفال.

5 - راجع المادتين 14 و 16 من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو لعام 2000.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

السواحل الصومالية، على ضرورة اتساق الإجراءات التي تتخذها الدول المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال، فيما يتعلق باحتجاز القرصنة المشتبه بهم و نقلهم و محاكمتهم، مع قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان.<sup>1</sup>

كما حث قرار مجلس الأمن رقم 2240 (2015) - المتعلق بالهجرة غير الشرعية قبالة السواحل الليبية-، جميع الدول التي تكون لها ولاية قضائية، في أن تحقق مع الأشخاص المسؤولين عن أعمال تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر عبر البحر و تقدمهم للمحاكمة، بما يتماشى و التزامات الدول بموجب القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان، و القانون الدولي للاجئين حسب الإقتضاء.<sup>2</sup>

### ثانيا: القانون الدولي للبحار.

لقد أخذت أحكام القانون الدولي للبحار، بالطبيعة الخطرة للمساحات البحرية في الحسبان، حيث اعترفت ضمناً بالحق في الحياة لجميع الأشخاص المتواجدين في تلك المناطق، من خلال إلزام الأطراف الفاعلة في الملاحة البحرية، بواجب تقديم المساعدة للأشخاص المتواجدين في حالة خطر، و هو الأمر الذي أكدته المادة 98 من اتفاقية UNCLOS، و ذلك بنصها على ما يلي:

1- تطالب كل دولة ربان السفينة التي تحمل علمها، بأن يقوم، قدر وسعه دون تعريض السفينة أو طاقمها أو ركابها لخطر جدي بما يلي:

(أ) - تقديم المساعدة لأي شخص وجد في البحار معرضاً لخطر الضياع...<sup>3</sup>

و تنص الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، الفصل 7 اللائحة 33 على أنه: " يتحتم على ربان السفينة المبحرة و التي تستطيع أن تمد يد المساعدة عند

1 - هذا ما أكد عليه المجلس في الفقرة (11) من القرار 1816، و الفقرة (14) من القرار 1851، و الفقرتين ( 11،

12) من القرار 1897، و الفقرة (13) من القرار 1950، و الفقرة (15) من القرار 2020

2 - راجع الفقرة 15 من القرار 2240(2015)، في الوثيقة: S/RES/2240(2015)

3 - راجع المادة 98 من اتفاقية UNCLOS.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

استقبال معلومات من أي مصدر بوجود أشخاص مكروبين ، أن يتوجه بأقصى سرعة لمساعدتهم ، مبلغا إياهم أو خدمة البحث والإنقاذ بذلك.<sup>1</sup>

كما تم النص على واجب تقديم المساعدة في البحار في اتفاقيات أخرى، كالاتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحريين لعام 1979 ( SAR ) من خلال ملحقها في الفصل 10-1-2 التي نصت على أن: "تكفل الأطراف تقديم المساعدة إلى أي شخص في حالة استغاثة في البحر، ويقومون بذلك بغض النظر عن جنسية أو وضع هذا الشخص أو الظروف التي يوجد فيها."<sup>2</sup>

كما نصت الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989، في مادتها 10 على أنه: "1- من واجب كل ريان، قدر ما يستطيع القيام بذلك دون تعريض سفينته ومن على متنها من أشخاص لخطر بالغ، أن يمد يد العون لأي شخص مهدد بالفقد في البحر.

2- تعتمد الدول الأطراف التدابير التي تكفل احترام الواجب المنصوص عليه في الفقرة 1

3- لا يتحمل مالك السفينة أية مسؤولية بسبب إخلال الريان بالواجب المنصوص عليه في الفقرة 1.<sup>3</sup>

و قد اتبعت الأمم المتحدة هذه النصوص القانونية بقرارات أصدرتها الجمعية العامة تؤكد فيها أحقية الأشخاص المعرضين للخطر في عرض البحر للإنقاذ، و ذلك بنصها على أن: " ليس إنقاذ الأشخاص المعرضين للخطر في عرض البحر مجرد التزام يمليه

---

<sup>1</sup> - راجع الفصل 7 اللائحة 33، من اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، المبرمة في لندن بتاريخ 1974/11/1، و التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 83-510، المؤرخ في 1983/08/27، ج.ر عدد 36 الصادرة بتاريخ 30 أوت 1983.

<sup>2</sup> - راجع الفصل 10-1-2، من اتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحريين لعام 1979، التي اعتمدت في هامبورغ بتاريخ 1979/04/27، و التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 82-340، المؤرخ في 1982/11/13، ج.ر عدد 46 الصادرة بتاريخ 16 نوفمبر 1982.

<sup>3</sup> - راجع المادة 10، من الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989، التي أبرمت في لندن بتاريخ: 1989/04/28، و التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 11-385، المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، ج.ر عدد 64 الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2011.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

القانون الدولي للبحار، بل هو ضرورة إنسانية أيضا، بغض النظر عن هوية هؤلاء الأشخاص أو الأسباب التي دفعتهم إلى الانتقال.<sup>1</sup>

و خلاصة القول أن النصوص السابقة ألزمت ربانة السفن بواجب تقديم المساعدة إلى المكروبيين في البحر بغض النظر عن جنسيتهم و وضعهم القانوني (متهمين أو ضحايا) و المنطقة التي وجدوا بها. وهو تقليد بحري متبع منذ زمن طويل، فضلا عن كونه واجبا يكرسه القانون الدولي، ويتحتم الالتزام بهذا الواجب لصون سلامة و كمال خدمات البحث والإنقاذ في البحر.<sup>2</sup>

### **ثالثا: القانون الدولي لحقوق الإنسان.**

يتمتع الأشخاص المتواجدين في البحر على غرار جميع البشر الآخرين، بالحماية من قبل عدد كبير من الصكوك الدولية و الإقليمية لحقوق الإنسان، فعلى الصعيد الدولي، أقر الإعلان العالمي لحقوق الإنسان الحق في الحياة و السلامة الشخصية، وحظر التعذيب أو المعاملة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة، و أكد على حق كل شخص في مغادرة أي بلد، بما في ذلك بلده والعودة إليه، فضلا عن الحق في التماس اللجوء في بلدان أخرى هربا من الاضطهاد،<sup>3</sup> و قد تم تأكيد هذه الحقوق في العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية لعام 1966.<sup>4</sup>

و قد جاءت اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة لعام 1984، بنص صريح يقضي بعدم الإعادة القسرية، و ذلك بقولها على أنه "لا يجوز لأية دولة طرف أن تطرد أي شخص أو تعيده ("أن ترده") أو أن

1 - راجع الفقرة 9، من تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، المؤرخ في 11 أبريل 2008، الوثيقة: A/AC.259/17.

2 - الإنقاذ في البحار: دليل للمبادئ و الممارسات التي تنطبق على اللاجئين و المهاجرين، تم إعداده من قبل المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين و المنظمة البحرية الدولية و الغرفة الدولية للنقل البحري، 2015، ص.4.

3 - راجع المواد 3. 5. 13. 14-1، من الإعلان العالمي لحقوق الإنسان.

4 - راجع المواد 6. 7. 12، من العهد الدولي للحقوق المدنية و السياسية لعام 1966، الذي اعتمده الجمعية العامة بموجب قرارها رقم 2200 في 16 ديسمبر 1966، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 67-89، المؤرخ في 16 ماي 1989، ج.ر. عدد 20 الصارة بتاريخ 20 ماي 1989.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

تسلمه إلى دولة أخرى، إذا توافرت لديها أسباب حقيقة تدعو إلى الاعتقاد بأنه سيكون في خطر التعرض للتعذيب،<sup>1</sup> و تعترف اتفاقية حقوق الطفل لعام 1989 أيضا، بأن لكل طفل حقا أصليا في الحياة، كما تحظر الاتفاقية تعريض الأطفال للتعذيب أو غيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة.<sup>2</sup>

أما على الصعيد الإقليمي، فقد أكدت الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان لعام 1950، على حق كل شخص في الحياة، و ألا يجوز إخضاع أي إنسان للتعذيب و لا لعقوبات أو معاملات غير إنسانية أو مهينة،<sup>3</sup> و هي ذات الحقوق التي تضمنها كذلك الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان و الشعوب لعام 1981.<sup>4</sup>

### رابعا: القانون الدولي للاجئين.

لقد تضمنت الاتفاقية الدولية الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951، مبدأ عدم الإعادة القسرية للاجئين، و ذلك بنصها على أنه: " لا يجوز لأي دولة متعاقدة طرد أو رد اللاجئين أو ملتزمي اللجوء بأي شكل من الأشكال إلى حدود الأقاليم التي تكون حياته أو حريته مهددتين فيها بسبب عرقه أو دينه أو جنسيته أو انتمائه إلى فئة اجتماعية معينة أو

---

1 - راجع المادة 3-1، من اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب القرار: (39/46)، المؤرخ في: 10 ديسمبر 1984، التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 89-66، المؤرخ في 16 ماي 1989، ج.ر. عدد 20 الصادرة بتاريخ 17 ماي 1989.

2 - راجع المادتين 6. 37-1، من اتفاقية حقوق الطفل لعام 1989، التي اعتمدت في 20 نوفمبر 1989، و انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 92-461، المؤرخ في 19 ديسمبر 1992، ج.ر. عدد 91 الصادرة بتاريخ 23 ديسمبر 1992.

3 - راجع المادتين 2. 3، من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان لعام 1950، التي اعتمدت في 4 نوفمبر 1950، للإطلاع على الاتفاقية أنظر الوثيقة:

- Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Rights Freedoms, 4 November 1950, 213 UNTS 222.

4 - راجع المادتين 4. 5، من الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان و الشعوب الذي اعتمد في 27 جوان 1981، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 87-37، المؤرخ في 3 فيفري 1987، ج.ر. عدد 6 الصادرة بتاريخ 4 فيفري 1987.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

بسبب آرائه السياسية،<sup>1</sup> و استنادا لهذا النص إذا طالب الأشخاص الذين يتم إنقاذهم في البحر باللجوء، أو أشاروا بأي طريقة عن خشيتهم من الاضطهاد أو سوء المعاملة إذا أنزلوا من السفينة في أي مكان معين، يجب التمسك بالمبادئ الأساسية المنصوص عليها في القانون الدولي للاجئين، مع الإشارة إلى أن ربان السفينة ليس مسؤولاً عن تحديد وضع الأشخاص الذين يتم إنقاذهم، ما إذا كانوا لاجئين طبقاً لنص المادة 1 من الاتفاقية أم لا، و لا يقتصر الرد على البلد الذي فر منه الشخص، بل يشمل أيضاً أي إقليم آخر يواجه فيه هذا التهديد، و لا يقتصر مبدأ عدم الإعادة القسرية على الأشخاص الذين ينطبق عليهم وصف المادة 1 من الاتفاقية بل يشمل جميع الأشخاص الذين يخشون التعذيب أو غيره من الانتهاكات الخطيرة لحقوق الإنسان، أو الذين يفرون من النزاع المسلح.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: الولاية القانونية.

ينبغي التذكير إلى أن الصكوك الدولية السابقة لم تكتفي بحصر و تعريف حقوق الإنسان التي تضمنتها، بل ذهبت إلى إقرار مسؤولية الدول في ذلك، من خلال التطرق للولاية القانونية Jurisdiction للدول على الأشخاص المتواجدين في أقاليمها، وفي هذا الخصوص تنص المادة الأولى من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان على أن: "تضمن الأطراف السامية المتعاقدة لكل إنسان يخضع لولايتها القانونية الحقوق و الحريات المحددة في القسم الأول من هذه الاتفاقية."<sup>3</sup> كذلك تنص الفقرة الأولى من المادة الثانية من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية والسياسية على أن: "تتعهد كل دولة طرف في هذا العهد باحترام الحقوق المعترف بها فيه، وبكفالة هذه الحقوق لجميع الأفراد الموجودين في إقليمها، والداخلين في ولايتها..."<sup>4</sup> كما أن الفقرة الأولى من المادة الثانية من اتفاقية مناهضة

1 - راجع المادة (1/33) من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951، التي اعتمدت في 28 جويلية 1951، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم رقم 63-274، المؤرخ في 25 جويلية 1963.

2 - الإنقاذ في البحار: دليل للمبادئ و الممارسات التي تنطبق على اللاجئين و المهاجرين، المرجع السابق، ص 8-9.

3 - See Article 1 of Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Rights Freedoms, 4 November 1950, 213 UNTS 222.

4 - راجع المادة 2 الفقرة 1 من العهد الدولي للحقوق المدنية و السياسية لعام 1966.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

التعذيب، نصت على أن: "تتخذ كل دولة طرف إجراءات تشريعية أو إدارية أو قضائية فعالة، أو أية إجراءات أخرى لمنع أعمال التعذيب في أي إقليم يخضع لولايتها القضائية."<sup>1</sup>

غير أن المشكلة التي تثار في موضوع الجرائم البحرية، تتمثل في وقوع الكثير من تلك الأفعال خارج المياه الإقليمية للدول، و من ثم يطرح التساؤل حول إمكانية تمديد الولاية القانونية إلى ما وراء الحدود الإقليمية في بعض الحالات الاستثنائية، وبتعبير آخر، هل يتمتع الأشخاص - المتهمين بارتكاب جرائم بحرية، والمحتجزين على متن السفن الحربية التابعة للدول الأطراف في هذه الاتفاقيات - بالحقوق و الحريات المقررة فيها؟

هذا التساؤل أجابت عنه المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان في العديد من أحكامها، ففي قضية *Bankovic* و آخرون ضد بلجيكا، ذهبت المحكمة إلى القول بأن ولاية الدولة هي في الأساس ولاية إقليمية، و لكن القانون الدولي لا يستبعد ممارسة الدولة لولايتها خارج حدودها الإقليمية، ثم أضافت المحكمة، أنها ترى أن المادة الأولى من الاتفاقية يجب فهمها على أنها تظهر هذا المعنى الإقليمي العادي و الأساسي للولاية، وإن كانت هناك أسس أخرى استثنائية للولاية، و لكنها تتطلب مسوغات خاصة، تتوقف على الظروف الخاصة بكل حالة.<sup>2</sup>

و لعل الأكثر وضوح في قضاء المحكمة الأوروبية، ما ذهبت إليه من أن الأشخاص المتواجدين تحت السيطرة الفعلية لإحدى السفن الحربية التابعة لإحدى الدول الأطراف، في أعالي البحار، يكونوا خاضعين لولاية هذه الدولة، وهذا ما أكدته في حكمها الصادر بتاريخ 10 جويلية 2008 في قضية *Medvedyev* ضد فرنسا، حيث اعتبرت فيه، أنه من غير المتنازع عليه أنه في الفترة الواقعة بين 13 جويلية 2002، وهو تاريخ توقيف سفينة الشحن *Winner* و 26 جويلية 2002، وهو تاريخ وصولها إلى ميناء برست، كانت هذه السفينة وأفراد طاقمها تحت سيطرة القوات المسلحة الفرنسية، ومن ثم كانوا خاضعين لولاية فرنسا في

<sup>1</sup> - راجع المادة 2 الفقرة 1 من اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة لعام 1984.

<sup>2</sup> - *Bankovic et autres C. Belgique et autres, Requête n°52207/99, CEDH, Paragraphe.61.*

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

إطار المادة الأولى من الاتفاقية الأوروبية، على الرغم من أنهم كانوا خارج حدود الإقليم الفرنسي.<sup>1</sup>

و تماشيا مع ما سبق ذكره فقد إعترفت السلطات الفرنسية بولايتها القانونية على الأشخاص الذين احتجزتهم بمناسبة حادثة السفينة *Le Ponant*،<sup>2</sup> وكذلك الأمر بمناسبة إعتقال الأشخاص الستة في حادثة السفينة *Le Carré d'As*.<sup>3</sup> كما أكدت المحكمة الأوروبية على مبدأ الولاية القانونية فيما يتعلق بالهجرة غير الشرعية، أثناء إصدارها للحكم في قضية *Hirsi* ضد إيطاليا، حيث ذهبت إلى القول أن: "مقدمي طلبات اللجوء كانوا في الفترة الممتدة بين صعود السفن التابعة للقوات المسلحة الإيطالية وتسليمهم للسلطات الليبية، يخضعون باستمرار للسلطة الإيطالية بحكم القانون وبحكم الأمر الواقع..."<sup>4</sup>

بناء على ما سبق، نستطيع القول أن قضاء المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، يسير في اتجاه التأكيد على دخول الأشخاص المتواجدين خارج حدود إقليم الدولة الطرف في ولاية هذه الدولة، طالما أنها تمارس سيطرة فعلية على هؤلاء الأشخاص، أو على المكان الذي يتواجدون فيه، و من ثم يجب عليها أن تضمن لهؤلاء الأشخاص التمتع بكل الحقوق و الحريات التي تتضمنها هذه الاتفاقية.<sup>5</sup>

و في رأيها الاستشاري الصادر بتاريخ 9 جويلية 2004، بخصوص الآثار القانونية المترتبة على تشييد جدار عازل في الأراضي الفلسطينية المحتلة، رأت محكمة العدل الدولية

<sup>1</sup> – Medvedyev et autres C. France, Requête n°3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 19 juillet 2008, Paragraphe. 50.

و هو ذات الحكم أعادت المحكمة التأكيد عليه، في حكمها الصادر بتاريخ 29 مارس 2010 في نفس القضية، بقولها: "وفقاً لذلك، ترى المحكمة أنه نظراً لوجود سيطرة مطلقة و حصرية تمارسها فرنسا، على الأقل بحكم الأمر الواقع، لاعتراض السفينة *Winner* و طاقمها بشكل مستمر ودون انقطاع، يقع المدعين ضمن اختصاص فرنسا بالمعنى المقصود في المادة 1 من الاتفاقية."

- Medvedyev et autres C. France, Requête n°3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 29 mars 2010, Paragraphe.67.

<sup>2</sup> -Ali Samatar et autres C. France, Requêtes n°17110/10 et 17301/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre 2014, Paragraphe. 31.

<sup>3</sup> - Hassan et autres C. France, Requêtes n°46695/10 et 54588/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre 2014, Paragraphe. 39.

<sup>4</sup> - Hirsi Jamaa and Others v. Italy, Application no. 27765/09, ECHR, Grand chamber, Judgment 23 February 2012, Paragraphe.81.

<sup>5</sup> - Douglas Guilfoyle, Counter- piracy law enforcement and human rights, Op.cit.P. 154.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

فيما يتعلق بتحديد المعنى الذي ينطوي عليه نص الفقرة الأولى من المادة الثانية من العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية و السياسية أنه: "و إن كانت ولاية الدول هي ولاية إقليمية في المقام الأول، فإنها يمكن أن تمتد في بعض الأحيان خارج حدود الإقليم الوطني، بالنظر إلى أهداف و مقاصد العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية و السياسية، يبدو من الطبيعي، حتى في هذه الحالة، أن تكون الدول الأطراف ملزمة بالامتثال لأحكامه".<sup>1</sup> وقد خلصت المحكمة في نهاية بحثها لهذه الجزئية، إلى أن العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية و السياسية ينطبق فيما يتعلق بالأعمال التي تقوم بها الدولة عند ممارستها لولايتها خارج إقليمها.<sup>2</sup>

و خلاصة القول أن الأشخاص المشتبه بهم ارتكابهم جرائم بحرية، و المحتجزين لدى الدولة التي ارتكبت تلك الأفعال في إقليمها (الدولة الساحلية)، يخضعون للولاية القانونية لتلك الدولة. أما إذا ارتكبت الجرائم خارج الحدود الإقليمية، فهؤلاء الأشخاص - المتورطين محتجزين على متن السفن الحربية التابعة للدول المشاركة في قمع الجرائم البحرية-، يكونوا خاضعين لولاية هذه الدول، بوصفها تمارس عليهم نوعا من السيطرة الفعلية، و في كلتا الحالتين تلتزم الدول بضمان تمتع هؤلاء الأشخاص بالحقوق و الحريات، التي تكلفها الاتفاقيات الدولية الخاصة بحقوق الإنسان، و التي تكون هذه الدول أطرافا فيها.

### **الفرع الثالث: حقوق و ضمانات الأشخاص أثناء مرحلة الضبط و المحاكمة.**

لا شك أن الأشخاص المتورطين بالجرائم البحرية، بغض النظر عن صفتهم سواء كانوا متهمين أو ضحايا، يتمتعون بالعديد من الحقوق و الضمانات التي أقرتها قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، حيث تكفل لهم الحق في الحياة و المعاملة الإنسانية، والحق في عدم الإعادة القسرية، و الحق في الحرية و الإحالة الفورية، والحق في محاكمة عادلة و نزيهة.

<sup>1</sup> -Avis consultative du 9 juillet 2004, CIJ, Conséquences Juridique de L'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé, Paragraphe.109.

<sup>2</sup> -Ibid, Paragraphe. 111.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري. أولاً: الحق في الحياة.

من المسلم به أن الحق في الحياة يتضمن التزامات إيجابية للدول من أجل منع وقوع خسائر في الأرواح،<sup>1</sup> فالحق في الحياة في نهاية المطاف، حق من حقوق الإنسان يجب أن تكفله الدول و ليس الأشخاص العاديين، و نتيجة لذلك تتحمل الدول في هذا الإطار التزامين رئيسيين، الأول يتمثل في عدم التعسف في استخدام القوة عند إنفاذ القانون، أما الالتزام الثاني فينحصر في واجب مساعدة الأشخاص المنكوبين في البحر أو ما يصطلح عليه بالإنقاذ البحري.

### 1- عدم التعسف في استخدام القوة.

ترى لجنة حقوق الإنسان، في تعليقها على المادة 6 من العهد الدولي للحقوق السياسية و المدنية، أن على الدول الأطراف أن تتخذ تدابير ليست لمنع حرمان أي إنسان من حياته عن طريق القيام بأعمال إجرامية فحسب، و إنما أيضا لمنع أعمال القتل التعسفي التي ترتكبها قوات الأمن التابعة لتلك الدول ذاتها، و يعد حرمان أي إنسان من حياته من قبل سلطات الدولة أمرا بالغ الخطورة.<sup>2</sup>

و استنادا لما سبق، ينبغي للدول عند تصديها للجرائم البحرية أن تراعي هذا الحق في الحسبان، و ذلك باستخدام القوة الضرورية لإنفاذ القانون فقط، و لعل المثال الأبرز في هذا الخصوص قضية السفينة *Saiga*، فقد ذهبت المحكمة الدولية لقانون البحار (ITLOS) إلى القول أنه: " يجب تجنب استخدام القوة إلى أقصى حد ممكن، و حيثما لا يمكن تجنب استخدامها، يجب ألا تتعدى الحد المعقول و الضروري في هذه الظروف. يجب أن تراعى الاعتبارات الإنسانية في قانون البحار، كما هي في مجالات القانون الدولي الأخرى."<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - راجع الفقرة 5، التعليق العام رقم 6: المادة 6 ( الحق في الحياة)، الذي أصدرته لجنة حقوق الإنسان بتاريخ 30 أبريل 1982، في الوثيقة: HRI/GEN/1/Rev.1

<sup>2</sup> - راجع الفقرة 3، التعليق العام رقم 6: المادة 6 ( الحق في الحياة)، الذي أصدرته لجنة حقوق الإنسان بتاريخ 30 أبريل 1982، في الوثيقة: HRI/GEN/1/Rev.1

<sup>3</sup> - The Hamburg court held that " the use of force must be avoided as far as possible and, where force is unavoidable, it must not go beyond what is reasonable and necessary in the circumstances.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و بالرغم من حرص الدول على احترام الحق في الحياة، إلا أنه في بعض الحالات تتحول عملية الاعتراض إلى عنف و فقدان للأرواح، كما حدث أثناء اعتلاء السفينة *Winner* في قضية *Medvedyev*، حيث أصيب أحد المشتبه فيهم و توفي لاحقاً، غير أن أسرة الضحية لم تقدم دعوى لانتهاك الحق في الحياة أمام المحكمة، كما أن هذه الأخيرة لم تتصدى لهذا الانتهاك بالمناقشة.<sup>1</sup>

و قد أعادت المحكمة الدولية لقانون البحار ITLOS في الآونة الأخيرة، بمناسبة نظرها في حادثة السفينة *Enrica Lexie*، بموجب الأمر الذي أصدرته بتاريخ 24 أوت 2015، التأكيد على وجهة نظرها السابقة بأن الاعتبارات الإنسانية يجب أن تطبق في قانون البحار كما هو الحال في مجالات القانون الدولي الأخرى.<sup>2</sup>

### 2- الإنقاذ البحري.

لقد فرض هذا الالتزام لحماية الحق في الحياة، كنتيجة حتمية أفرزتها ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، نظراً لما خلفته من خسائر في الأرواح البشرية، فبالرغم من اختلاف المبدئين - الحق في الحياة و واجب مساعدة الأشخاص الذين يعانون من محنة في البحر - من حيث المصدر و الطبيعة، إلا أنهما يهدفان لغاية واحدة و هي حماية حياة الإنسان، فإذا كان واجب تقديم المساعدة يتضمن التزاماً فرضته قواعد القانون الدولي للبحار على ربانة السفن، يهدف إلى حماية حياة الإنسان، فإن هذه الغاية هي أساس الحق في الحياة الذي أقرته قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان<sup>3</sup>

---

Considerations of humanity must apply in the law of the sea, as they do in other areas of international law".

- Brian Wilson, Human Rights and Maritime Law Enforcement, Stanford Journal Of International Law, Vol. 52, No. 2, 2016, P.315.

<sup>1</sup> - Dimitrios Batsalas, Maritime Interdiction and Human Rights, In: Efthymios D. Papastavridis and Kimberley N. Trapp, Crimes at sea, Hague Academy of International Law, Brill Nijhoff, Leiden, 2014, P.438.

<sup>2</sup> - Brian Wilson, Op.Cit, P.315.

<sup>3</sup> - As stated above, both the right to life and the duty to assist persons in distress at sea serve the purpose of safeguarding human life. While the duty to assist incorporates an obligation for shipmasters, the same aim, the protection of human life, is the basis of the right to life, which prohibits States to actively end the life of a person or to allow private actors to do so.

- Lisa-Marie Komp, The Duty to Assist Persons in Distress: An Alternative Source of Protection against the Return of Migrants and Asylum Seekers to the High Seas?, International refugee law series, Vol 7, 2016, Brill/Nijhoff, Leiden , 2016, P.236.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و بالاستناد إلى الالتزامات الإيجابية الناشئة عن الحق في الحياة، تتحمل الدول واجب مساعدة الأشخاص المنكوبين في البحر، الذي يمنع - في المقام الأول - الدول من القيام بعمليات العودة إلى الورااء ضد القوارب التي تحمل المهاجرين و طالبي اللجوء إلى أعالي البحار،<sup>1</sup> كما يفرض عليهم ذلك الالتزام، إجبار سادة القطاع الخاص بالإبحار تحت علمهم بالمساعدة لتحقيق البعد الإيجابي، الذي يتطلب من الدول أن تتخذ إجراءات إيجابية لكي تكون في وضع يمكنها من منع الخسائر في الأرواح في البحر، وذلك بتوفير إطار وقائي عالي الفعالية في ميدان خدمات البحث و الإنقاذ،<sup>2</sup> و قد اعترفت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، بأن توفير خدمات الطوارئ يأتي في المقام الأول ضمن نطاق الحق في الحياة، و لاحظت المحكمة في قضية **Furdik** ضد سلوفاكيا، أن البعد الإيجابي للحق في الحياة يشمل توفير خدمات الطوارئ.<sup>3</sup>

و إذا كان الالتزام بتقديم المساعدة للمهاجرين غير الشرعيين بإنقاذهم من الغرق في البحر، و إنزالهم في مكان آمن، لا يثير أي مشكلة قانونية لسادة السفن الخاصة، فالأمر ليس كذلك بالنسبة للسفن الحربية، فهي من جهة ملزمة بتقديم المساعدة للسفن المهددة بخطر الضياع، و من جهة أخرى لها حق اعتراض سفن الهجرة غير الشرعية التي تنتهك قوانين الهجرة في المناطق البحرية التابعة لها، أو توقيف و تفتيش السفن التي يشتبه ضلوعها في تهريب مهاجرين عن طريق البحر طبقاً للمادة 8 الفقرة 2 من بروتوكول باليرمو. هذا الأمر يؤدي إلى الخلط في طبيعة العمليات التي تقوم بها تلك السفن، هل

---

<sup>1</sup> - Relying on the positive obligations deriving from the right to life, which substantiate a duty for State Parties to proactively protect human life, the final conclusion will be that an understanding of the duty to assist persons in distress at sea, informed by the jurisprudence concerning the right to life, prohibits States from returning boats carrying migrants and asylum seekers to the high seas.  
- Ibid, P.222.

<sup>2</sup> - This positive dimension requires States to take positive action in order to be in a position to be able to prevent the loss of life at sea, in particular by providing a preventive framework consisting of rccs, the necessary equipment for effective sar services, and adequately trained personnel, as elaborated above.  
- Ibid, P.237.

<sup>3</sup> - the State's duty to safeguard the right to life must also be considered to extend to the provision of emergency services where it has been brought to the notice of the authorities that the life or health of an individual is at risk on account of injuries sustained as a result of an accident. Depending on the circumstances, this duty may go beyond the provision of essential emergency services such as fire-brigades and ambulances and, of relevance to the instant case, include the provision of air-mountain or air-sea rescue facilities to assist those in distress.  
- Furdik v. Slovakia, App 42994/05, ECHR, 2 December 2008, Para. 13.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

هي عمليات بحث و إنقاذ أم عمليات اعتراض؟<sup>1</sup> و في هذا الصدد أوصت الأمم المتحدة بتجنب تصنيف عمليات الاعتراض كعمليات للبحث و الإنقاذ، لأن ذلك يؤدي إلى الالتباس فيما يتعلق بمسؤوليات الإنزال إلى اليابسة.<sup>2</sup>

و تجب الإشارة إلى أن واجب الإنقاذ البحري طرح بشكل كبير بمناسبة التصدي لأعمال الهجرة غير الشرعية عبر البحر، نتيجة الخسائر الفادحة في الأرواح البشرية، و هو الالتزام الذي يقسم على جهتين، إجراءات يتخذها ربان السفن، و إجراءات تلتزم بها الدول بواسطة مراكز البحث و الإنقاذ، غير أن هذا الالتزام لا يكتمل إلا بعد إنزال الأشخاص المكرويين في مكان آمن.<sup>3</sup>

**ثانيا: الحق في عدم الإعادة القسرية.**

للدول الحق المشروع، كمسألة قانون دولي راسخ، في مراقبة حدودها و وضع قواعد دخول و إقامة رعايا البلدان، و اتخاذ تدابير لمكافحة الهجرة غير الشرعية والجريمة عبر الحدود، و الحفاظ على مستوى عال من الأمن، غير أن هذه السلطة مقيدة بالالتزامات الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان و مبدأ عدم الإعادة القسرية، الذي تضمنته المادة 33 من الاتفاقية الدولية الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951، و الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية مناهضة التعذيب و غيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة، حيث نصت على أنه: " لا يجوز لأية دولة أن تطرد أي شخص أو أن تعيده ( أن ترده) أو أن تسلمه إلى دولة أخرى، إذا توافرت لديها أسباب حقيقية تدعو إلى الاعتقاد بأنه سيكون في خطر للتعذيب."<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Kamel Haddoum, L'immigration clandestine par mer entre le devoir de secours et la répression, journée d'étude sur l'Immigration forcée et la crise des refugies dans les rives Méditerranéennes, organisé par la Faculté de Droit de Boudouaou, Université de Boumerdes, Boudouaou le 12 février 2018.

<sup>2</sup> - راجع الفقرة 20، من تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، المؤرخ في 11 أبريل 2008، الوثيقة: A/AC.259/17.

<sup>3</sup> - لمزيد من التفاصيل حول واجب الإنقاذ البحري الذي فرضته ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر، يراجع: - Kamel Haddoum, Le phénomène de l'immigration clandestine par voie maritime face l'obligation de sauvetage des personnes en détresse, Colloque International sur le phénomène de l'immigration clandestine et les moyens de lutte, organisé par le Centre Universitaire de Naama, Institut de droit et des sciences politiques de Naama, le 16 et 17 Octobre 2018.

<sup>4</sup> - راجع المادة 3 من اتفاقية مناهضة التعذيب و غيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة لعام 1984.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

كما يعتبر مبدأ عدم الإعادة القسرية، من القوانين العرفية الملزمة لجميع الدول، فهي تعد من قبيل القواعد الدولية الأمرة، و هذا يعني أنه بصرف النظر عما إذا كانت الدولة الساحلية المعنية قد صدقت على اتفاقية اللاجئين أم لا، فهي ملزمة بعدم إعادة المهاجرين و طالبي اللجوء إلى الأقاليم التي يتعرضون فيها لخطر المعاملة القاسية أو المهينة.<sup>1</sup> و النتيجة الأساسية لمبدأ عدم الإعادة القسرية هي الحق في الحصول على إجراءات اللجوء قبل الطرد أو رفض الدخول، و الواقع أن مبدأ عدم الإعادة القسرية ينبغي أن يقرأ على أنه ينطوي على التزام إيجابي بمنح اللاجئين إمكانية الوصول إلى أراضي الدولة، على الأقل على أساس مؤقت، من أجل تقديم طلب الحماية إلى سلطة مختصة للتحقق ما إذا كان من الممكن أن يترتب على إجراء الطرد تعرض الشخص لأي خطر يلحق به، و ينبغي إبلاغ اللاجئين بأن وضعهم غير النظامي لن يؤثر على نتائج طلباتهم المتعلقة بالحماية.<sup>2</sup>

بيد أن عمليات الاعتراض التي تقوم بها الدول في البحر خارج أراضيها، و في المياه الدولية، و في أقاليم البلدان الثالثة، لتجنب طلبات اللجوء التي يقدمها هؤلاء الأشخاص، لم تمكنها من التملص من مسؤولياتها اتجاه هؤلاء الأشخاص، فقد أوضحت المفوضية السامية لشؤون اللاجئين، أن مبدأ عدم الإعادة القسرية ينطبق حينما مارست الدولة سيادتها أو نفوذها، بما في ذلك في أعالي البحار أو في إقليم دولة أخرى، و أعلنت أن: "مبدأ عدم الإعادة القسرية ليس له أي مدلول يخص الحدود الجغرافية، ففي فهم المفوضية، فإن الالتزامات الناشئة عن المبدأ تمتد لكل العملاء الحكوميين الذين يتصرفون من واقع تكليفهم الرسمي، على أراضي الدولة أو خارجها، و نظرا لممارسة الدول لاعتراض الأفراد على مسافات بعيدة عن أراضي الدولة نفسها، فإن نظام حماية اللاجئين الدولي سيصبح غير فعال إذا كان لعملاء الدولة بالخارج حرية التصرف دون التقيد بالتزامات الدولة بموجب قانون اللاجئين الدولي و القانون الدولي لحقوق الإنسان.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - Lisa-Marie Komp, Op.Cit.P.227.

<sup>2</sup> - Mariagiulia Giuffré, Access to Asylum at Sea? Non-refoulement and a Comprehensive Approach to Extraterritorial Human Rights Obligations, International refugee law series, Vol 7, 2016, Brill/Nijhoff, Leiden , 2016, P. 256.

<sup>3</sup> - The principle of non-refoulement does not imply any geographical limitation. In UNHCR's understanding, the resulting obligations extend to all government agents acting in an official capacity, within or outside national territory. Given the practice of States to intercept persons at 343

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

و قد تأكد المبدأ السابق الذكر في قضاء المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان في قضية *Saadi* ضد إيطاليا،<sup>1</sup> حيث اعتبرت المحكمة، أن إبعاد شخص ما أو ترحيله من قبل دولة طرف في الاتفاقية يمكن أن يشكل خرقاً للمادة الثالثة من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، وبالتالي إثارة مسؤولية هذه الدولة، إذا كانت هناك أسباب حقيقية تدعو للاعتقاد بأن الشخص المعني إذا تم ترحيله سيكون في خطر حقيقي، و قد اعتبرت المحكمة كذلك أن الحماية المقررة في المادة الثالثة هي حماية مطلقة و تفرض على الدولة الطرف التزاماً بعدم إبعاد الشخص المعني أو تسليمه إلى دولته أو أي دولة أخرى، إذا كان هناك تخوف حقيقي بأن يتعرض هذا الشخص للتعذيب في الدولة التي سيرحل إليها.<sup>2</sup>

كما أن المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، قد وسعت نطاق الالتزام بعدم الإعادة القسرية المنصوص عليه في المادة 3 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، إلى خارج الحدود الإقليمية للدول الأعضاء، و كان هذا بمناسبة فصلها في قضية *Hirsi* ضد إيطاليا،<sup>3</sup> فقد رأت المحكمة أنه كان هناك انتهاك خارج الحدود الإقليمية للمادة 3 من

---

great distance from their own territory, the international refugee protection regime would be rendered ineffective if States' agents abroad were free to act at variance with obligations under international refugee law and human rights law.

- UNHCR, Interception of Asylum-Seekers and Refugees: The International Framework and Recommendations for a Comprehensive Approach, UN.Doc EC/60/SC/CRP.17, 9 June 2000, Para.23.

1 - نسيم ساعدي (*Nassim Saadi*) مواطن تونسي مقيم في إيطاليا، تم توقيفه في أكتوبر من عام 2002، للاشتباه في تورطه في العديد من الأنشطة الإرهابية، و بعد ذلك أطلق سراحه في أوت من عام 2002، و في هذه الأثناء قامت المحكمة العسكرية التونسية بمحاكمته غيابياً، و أصدرت عليه حكماً غيابياً بالسجن لمدة 20 عاماً و بناء على طلب الحكومة التونسية، و ما يقوم به المدعي من أنشطة في دعم خلايا إرهابية في إيطاليا و خارجها، شرعت الحكومة الإيطالية في تسليمه أو إعادته إلى تونس و قد لجأ المدعي إلى المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، للمطالبة بإلزام إيطاليا بتنفيذ التزاماتها بموجب المادة الثالثة من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، و غيرها من الالتزامات التي تتعارض مع إعادته لتونس، إذا كانت هناك دلائل جديّة على تعرضه لخطر التعذيب أو المعاملة اللاإنسانية أو القاسية في هذه الحالة و قد تدخلت إنجلترا في هذه القضية أمام المحكمة. لمزيد من التفاصيل حول وقائع هذه القضية يراجع:

- Saadi C. Italie, Requête n°37201/06, CEDH, jugement de grande chambre, 28 février 2008, Paragraphe.9.ss.

2 - Saadi C. Italie, Requête n°37201/06, CEDH, jugement de grande chambre, 28 février 2008, Paragraphe.125.

3 - تعود حيثيات هذه القضية إلى عام 2009، أين قام حوالي 200 شخص من المهاجرين و طالبو اللجوء و اللاجئين، من مغادرة ليبيا نحو إيطاليا بالقوارب. غير أن و عند وصولهم إلى منطقة أعالي البحار، اعترضتهم سفن خفر السواحل الإيطالية، ثم نُقلوا إلى سفن عسكرية إيطالية أعادتهم إلى طرابلس (ليبيا)، دون أي عملية لتحديد هوية هؤلاء الأشخاص و طبيعته القانونية (مهاجرين غير شرعيين، لاجئين، طالبي لجوء، ضحايا اتجار)، أو أي محاولة

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

الاتفاقية ذات الصلة، بسبب حقيقة تعرض المدعين لخطر سوء المعاملة في ليبيا، وإلى خطر العودة إلى الصومال و إريتريا، و وفقا للمحكمة فإن: "مقدمي طلبات اللجوء كانوا في الفترة الممتدة بين صعود السفن التابعة للقوات المسلحة الإيطالية وتسليمهم للسلطات الليبية، يخضعون باستمرار للسلطة الإيطالية بحكم القانون وبحكم الأمر الواقع..."<sup>1</sup>، كما أكدت أن نقل الأشخاص إلى ليبيا قد نفذ دون أي شكل من أشكال الفحص لكل حالة فردية لمقدمي طلبات اللجوء، و لم يخضعوا لأي إجراء لتحديد الهوية من جانب السلطات الإيطالية التي اقتصرت مهامها في اعتراضهم من قبل السفن العسكرية و إنزالهم على الأراضي الليبية، وعلاوة على ذلك، فقد لاحظت المحكمة أن الأفراد العاملين على متن السفن العسكرية لم يكونوا مدربين على إجراء مقابلات فردية ولم يساعدهم مترجمون أو مستشارون قانونيون.<sup>2</sup>

كما أكدت المحكمة في قضايا لاحقة حدوث انتهاك لنصوص المواد 3 و 4 و 13 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، ففي قضية *Sharifi* ضد إيطاليا واليونان، أكدت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان مخاوفها فيما يتعلق بالإعادة التلقائية من قبل سلطات الحدود الإيطالية للأشخاص الذين وصلوا بالقوارب إلى موانئ البحر الأدرياتيكي، حيث تم تسليمهم إلى قباطنة العبارات لإخراجهم مباشرة إلى اليونان، و وفقا للمحكمة، فإن هذا النوع من الرد يرقى إلى مستوى الطرد الجماعي و العشوائي في انتهاك للمادة 4 من البروتوكول 4، كما حملت إيطاليا مسؤولية انتهاك المادة 3 و المادة 13 من الاتفاقية، و المادة 4 من البروتوكول 4 من القانون الأوروبي، بسبب عدم القدرة على الوصول إلى إجراءات اللجوء أو أي علاج آخر في ميناء *Ancona*، علاوة على ذلك، وجدت المحكمة انتهاكاً من قبل اليونان للمادة 13 من الاتفاقية مع المادة 3 أيضاً، بسبب عدم الوصول

---

لتحديد الدعاوى المتعلقة بوضع اللاجئين التي قد تكون وشيكة. في وقت لاحق رفع 24 شخصاً من أصل أفريقي ممن كانوا ضمن المجموعة العائدة دعاوى ضد إيطاليا أمام المحكمة، بحجة أن إيطاليا أخلت بالتزاماتها في الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان و بروتوكولها، عند فشلها في تأمين حقوقهم وحرّياتهم على الرغم من أنهم كانوا ضمن اختصاصها.

- Seunghwan Kim, Non-Refoulement and Extraterritorial Jurisdiction: State Sovereignty and Migration Controls at Sea in the European Context, *Leiden Journal of International Law*, Vol.30, 2017, P.58.

<sup>1</sup> - *Hirsi Jamaa and Others v. Italy*, Application no. 27765/09, ECHR, Grand chamber, Judgment 23 February 2012, Para.81.

<sup>2</sup> - *Ibid.* Para.185.



## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

إلى إجراءات اللجوء في اليونان و خطر الترحيل إلى أفغانستان، حيث من المرجح أن يكون المدعين تعرضوا لسوء المعاملة.<sup>1</sup>

و لعل هذا الحق كان وراء إجماع العديد من الدول الأوروبية في نقل القراصنة الصوماليين و محاكمتهم أمام قضائها، فقد أفيد بأن السفينة الحربية الدنماركية *Absalon* استولت في 17 سبتمبر 2008 على عشرة قرصنة مشتبه بهم قبالة الصومال، غير أنه و بعد 6 أيام من الاحتجاز و مصادرة الأسلحة، قررت الحكومة الدنماركية إطلاق سراحهم بإنزالهم على شاطئ صومالي. و اعترفت الدنمارك في وقت لاحق أن ذلك التصرف غير مقبول، بالنظر إلى إمكانية تعرض القراصنة للتعذيب و عقوبة الإعدام، و في المقابل من ذلك لم يكن من الممكن تقديمهم للمحاكمة في الدنمارك، حيث سيكون من الصعب ترحيلهم إلى الصومال بعد انتهاء مدة عقوبتهم.<sup>2</sup>

### ثالثا: الحق في الإحالة الفورية على الجهة المختصة للفصل في مشروعية احتجازهم.

كفلت قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، للأشخاص المقبوض عليهم أو المحتجزين الحق في الإحالة الفورية دون إبطاء إلى الجهة القضائية المختصة، للفصل في مشروعية احتجازهم. وهذا الحق أكدت عليه الفقرة 3 من المادة 5 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان، والتي أشارت إلى أن أي شخص يلقي القبض عليه أو يحتجز وفقا لنص الفقرة 1/ج من هذه المادة، يجب أن يقدم فوراً إلى القاضي أو إلى أي موظف آخر مخول قانوناً بممارسة سلطة قضائية، ويقدم للمحاكمة خلال الفترة المعقولة أو يفرج عنه مع الاستمرار في المحاكمة.

و هذا المبدأ أكدت عليه المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، بمناسبة فصلها في القضايا التي رتبها مكافحة الاتجار بالمخدرات عبر البحر، فيما يعرف بقضية *Medvedyev* و آخرون ضد فرنسا،<sup>3</sup> و كذلك قضية *Rigopoulos* ضد إسبانيا،<sup>4</sup> حيث

<sup>1</sup> - Mariagiulia Giuffré, Op.Cit, P.272.

<sup>2</sup> -Tulio Treves, Human Rights and the Law of the Sea, Berkeley Journal of International Law, Vol. 28, 2010, P.13.

<sup>3</sup> -Medvedyev et autres C. France, Requête n°3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 29 mars 2010.

<sup>4</sup> - Rigopoulos C. l'Espagne, Requête n°37388/99, CEDH , Décision finale, 12 janvier 1999.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

ذكرت المحكمة أن الوقت المنقضي في كلتا الحالتين،<sup>1</sup> لا يتوافق من حيث المبدأ مع هذا الشرط، و ذكرت أيضاً أن الظروف الاستثنائية هي وحدها التي يمكن أن تبرر هذا الاحتجاز الطويل، و رأت المحكمة أن تلك الظروف سادت في الحالتين، لأن الاعتقال تم على مسافة 5500 كم من الأراضي الإسبانية، و على نفس المسافة تقريبا من الأراضي الفرنسية حدث الاعتقال أيضا، و كما جاء بحكم المحكمة في قضية *Medvedyev*، فإنه في كلتا الحالتين كان من المستحيل ماديا تقديم المدعي جسديا إلى السلطة القضائية قبل تلك الفترة، و من ثم لم يكن هناك انتهاك للمادة 5 (3).<sup>2</sup>

و اعترفت المحكمة في قضيتي *Rigopoulos* و *Medvedyev*، بأن الاعتقالات التي تستمر لمدة أسبوعين لا تتوافق مع قانون حقوق الإنسان الذي يشترط عرض المعتقلين فورا على السلطة القضائية، و مع ذلك اعتبرت أن الحاجة إلى الاعتقال في أعالي البحار، في إطار التعاون في مكافحة الاتجار بالمخدرات، و التي تتطوي على مسافة كبيرة بين مكان الاعتقال و الأقاليم البرية، خلقت ظرفا استثنائيا يبرر عدم التقيد بحكم قانون حقوق الإنسان.<sup>3</sup>

و على العكس مما سبق، فقد خلصت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان إلى القول أن السلطات الفرنسية انتهكت أحكام المادة 5 الفقرتين 1 و 3، عند محاكمتها للقراصنة الصوماليين، و كان هذا بمناسبة نظرها في قضيتي *Ali Samatar* ضد فرنسا،<sup>4</sup> وقضية *Hassan* و آخرون ضد فرنسا،<sup>5</sup> و السبب في ذلك بحسب المحكمة يرجع إلى أن النظام القانوني في فرنسا لم يوفر حماية كافية ضد التعسف في تقييد الحق في الحرية، حيث

1 - وقت الاحتجاز: 16 يوما في قضية *Rigopoulos* و 13 يوما في قضية *Medvedyev*.

<sup>2</sup> - *Medvedyev et autres C. France*, Requête n°3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 29 mars 2010. Para.67.

<sup>3</sup> - The Court in both the *Rigopoulos* and *Medvedyev* cases recognized that detentions lasting for two weeks are incompatible with human rights law requiring detained persons to be "brought promptly" to a judicial authority. However, it considered the need of an arrest on the high seas, in the framework of cooperation in the fight against drug trafficking, involving a considerable distance between the location of arrest and a land territory, created an exceptional circumstance that justified derogation from the governing human rights law. These circumstances demonstrate the relevance of maritime situations in interpreting a human rights law provision.

- Tulio Treves, *Human Rights and the Law of the Sea*, Op.Cit, P.8.

<sup>4</sup> - *Ali Samatar et autres C. France*, Requêtes n°17110/10 et 17301/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre 2014, Paragraphe.75.

<sup>5</sup> - *Hassan et autres C. France*, Requêtes n°46695/10 et 54588/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre 2014, Paragraphe.120.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

أقرت المحكمة أنه بالرغم من توافر ظروف استثنائية بررت طول فترة الاعتقال،<sup>1</sup> إلا أن وضع المدعين في مركز الشرطة لمدة 48 ساعة، بدلا من عرضهم مباشرة على قاضي التحقيق عند وصولهم إلى الميناء، تسبب في تأخير إضافي غير مبرر في كلتا الحالتين.<sup>2</sup>

كما تؤكد هذا المبدأ مرة أخرى بموجب قضاء المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان، عند فصله في قضية *Amuur* ضد فرنسا، حين رأت أن قضية إحتجاز طالبي اللجوء في مطار أورلي بباريس تنطبق عليها المادة 5 الفقرة 1، و ذهبت إلى القول أن: "هذا الحق ( الاحتجاز) لا ينبغي أن يمدد بشكل مفرط، وإلا سيكون هناك خطر من تحول مجرد تقييد الحرية ... إلى حرمان من الحرية."<sup>3</sup>

أما فيما يتعلق بمكان الاحتجاز، حيث قضت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان بمناسبة إصدار حكمها في قضية *Austin* ضد المملكة المتحدة، أنه بالرغم من قصر مدة احتجاز طالبي اللجوء ( 7 ساعات)، إلا أن المكان الذي تم فيه ( حصن بمدينة أكسفورد) قد جعل هذا الإجراء مخالف لنص المادة 5 الفقرة 1، و هذا بالنظر إلى نوع و طريقة تنفيذ الإجراء.<sup>4</sup>

### رابعا: الحق في محاكمة عادلة و نزيهة.

إن التطبيق الصحيح لمبدأ الحق في محاكمة عادلة و نزيهة، يتطلب أولا الحديث عن بعض الفئات التي تستثنى من المتابعات الجزائية، كما هو الحال بالنسبة لضحايا الاتجار بالبشر، فالأصل التزام الدول تجاه تلك الفئة، بتحريرهم من الأسر أو الحرمان من الحرية من جانب المتجرين، و قد اعترفت المحكمة الأوروبية لحقوق الإنسان بواجب إزالة الأفراد من الحالة الفعلية أو مخاطر الاتجار بهم أو استغلالهم، و هذا تماشيا مع ما

<sup>1</sup> - فترة الاعتقال: 11 يوما في قضية *Ali Samatar* و 18 يوما في قضية *Hassan*.

<sup>2</sup> - Brian Wilson, Op.Cit, P.272.

<sup>3</sup> - Case of *Amuur v. France*, Application no. 19776/92, ECHR, Judgment 25 June 1996, Para.43.

<sup>4</sup> - Case of *Austin and Others v. the United Kingdom*, Applications nos. 39692/09, 40713/09 and 41008/09, ECHR, Grand chamber, Judgment 15 March 2012, Para. 64.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

جاءت به المادة 99 من اتفاقية UNCLOS، على أن أي عبد يلجأ على ظهر أية سفينة، أي كان علمها يصبح حراً بحكم الواقع.<sup>1</sup>

تماشياً مع المبدأ السابق الذكر، فالدول التي تقوم بضبط جرائم الاتجار بالبشر في البحر، ملزمة بضمان تمتع الضحية بحقوقه، و تمكينه من رفع شكاية ضد المتجرين ومعاقتهم، نصت اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود، والبروتوكول المتعلق بالاتجار، على تدابير هامة في مجال حماية ضحايا الاتجار منها:

- اعتبار الشخص ضحية لا مجرماً، و إعفاء ضحايا الاتجار بالبشر من المسؤولية الجزائية على اعتبار أنه صدر عنهم سلوك غير قانوني تحت الإكراه، فمحاكمة الضحية تعني اعتباره مجرماً و بالتالي يصبح ضحية للمرة الثانية، فهو ضحية اتجار أولاً، و ضحية ثانياً لأنه عوقب على تصرف أكره عليه.

- حماية هوية الضحايا و حياتهم الخاصة، و إطلاعهم على الإجراءات القضائية والإدارية، و تقديم المساعدة القانونية اللازمة، و منحهم الحق في جبر الضرر الذي تعرضوا إليه.<sup>2</sup>

و في نفس السياق، تجب الإشارة أيضاً إلى أن المتابعة الجزائية لمرتكبي الجرائم البحرية وفقاً لمبدأ المحاكمة أو التسليم، يجب أن تتم تماشياً و مبدأ " عدم جواز محاكمة الشخص على ذات الفعل مرتين"، و هو المبدأ الذي تناولته المادة 14 الفقرة 7 من العهد الدولي للحقوق المدنية و السياسية، حيث نصت على أنه: " لا يجوز تعريض أحد مجدداً للمحاكمة أو للعقاب على جريمة سبق أن أدين بها أو برء منها بحكم قضائي وفقاً للقانون و الإجراءات الجنائية في كل بلد."

و باستثناء الحالات السابقة الذكر، فنحن نرى أن جميع الأشخاص المتورطين في الجرائم البحرية، يخضعون للمساءلة الجزائية وفقاً ل ضمانات تكفل لهم الحصول على

<sup>1</sup> - Tom Obokata, Boat Migrants as the Victims of Human Trafficking: Exploring Key Obligations through Human Rights Based Approach, Op.Cit, P 159.

<sup>2</sup> - راجع المواد 6، 7، 8، 9، من بروتوكول مكافحة الاتجار بالأشخاص.

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

محاكمة عادلة و نزيهة، و التي تضمنتها العديد من الوثائق الدولية المعنية بحقوق الإنسان، في مقدمتها العهد الدولي الخاص بالحقوق المدنية و السياسية بموجب مادته 14 الفقرة 3، و المادة 6 من الاتفاقية الأوروبية لحقوق الإنسان.

و قد جاء النصين السابقين، بالعديد من الضمانات من بينها:

- أن يتم إعلام هؤلاء القراصنة سريعا و بالتفصيل و بلغة يفهمونها بطبيعة التهم الموجهة إليهم و أسبابها.

- أن يتم إعطاؤهم من الوقت و من التسهيلات ما يكفي لكي يتمكنوا من إعداد دفاعهم، والاتصال بمحاميين للدفاع عنهم.

- أن تكون محاكمتهم حضورية، و أن يدافعوا عن أنفسهم بأنفسهم أو بواسطة محامين من اختيارهم.

- أن تعين لهم المحكمة محامين للدفاع عنهم، دون تحميلهم أجر مقابل ذلك، إذا كانوا لا يملكون الوسائل الكافية لتحمل أجر هؤلاء المحامين.

- الحق في مناقشة شهود الإثبات بأنفسهم أو من قبل غيرهم، و أن يكون لهم الحق في استدعاء شهود النفي بنفس الشروط المطبقة في حالة شهود الإثبات.

- أن يتم تزويدهم مجانا بمترجمين، إذا كانوا لا يفهمون أو لا يتكلمون اللغة المستعملة في المحكمة.

- ألا يتم إكراههم على الشهادة ضد أنفسهم أو على الاعتراف بالتهم الموجهة إليهم.

- إذا كانوا أحداثا، يجب مراعاة أن تكون الإجراءات مناسبة لسنهم، و متمشية مع ضرورة العمل على إعادة تأهيلهم.

- أن يكون لهم الحق في حالة الإدانة، في اللجوء إلى محكمة أعلى لإعادة النظر في حكم الإدانة، و في العقوبة المحكوم بها عليهم.

و خلاصة القول أن الأشخاص المشتبه بهم بارتكابهم جرائم بحرية، يخضعون لولاية الدول القائمة بالاحتجاز، و من ثم تلتزم تلك الدول بضمان تمتع هؤلاء الأشخاص، بالحقوق و الحريات التي كفلتها لهم الاتفاقيات الدولية لحقوق الإنسان، كالحق في الحياة، و الحق في عدم الإعادة القسرية، و كذلك حقهم في الإحالة الفورية و دون إبطاء إلى جهات

## الباب الثاني ————— الجهود الدولية لمكافحة الأنشطة الإجرامية في الوسط البحري.

التحقيق المختصة، تمهيدا لمحاكمتهم محاكمة عادلة و نزيهة، مع التأكيد أن قانون البحار و قانون حقوق الإنسان ليس منفصلان عن بعضهما البعض، حيث تستلهم قواعد قانون البحار في بعض الأحيان أحكامها من اعتبارات حقوق الإنسان، كما يتطلب تطبيق قواعد حقوق الإنسان النظر في قواعد قانون البحار، و مثال ذلك مبدأ الإحالة الفورية على الجهات المختصة.

بعد الانتهاء من هذه الدراسة، نستطيع القول أنه بالرغم من قدم بعض الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، إلا أن ما شهدته السنوات الأخيرة من تنامي غير مسبوق لتلك الأعمال، و ظهور أنواع جديد من الجرائم البحرية، قد شكل تهديدا مباشرا و مستمرا لحرية الملاحة و حركة التجارة الدولية بصفة خاصة، والأمن البحري بصفة عامة، الأمر الذي لفت انتباه المجتمع الدولي إلى حقيقة أن تلك الجرائم لا تعترف بالحدود السياسية للدول، و أنه لا يمكن لأي دولة أن تتصدى لها بمفردها، و من ثم يجب اتخاذ تدابير وإجراءات جماعية لمكافحة تلك الأفعال غير المشروعة مجتمعة، ذلك أن تلك التهديدات مترابطة فالفشل في مواجهة أحدها قد يعمل على تفاقم خطر تهديد آخر.

و بناءا عليه، تدخلت الجماعة الدولية، و أصدرت العديد من الصكوك الدولية لتجريم تلك الأفعال غير المشروعة سواء القديمة أو المستحدثة، و بالموازاة مع ذلك عملت المؤسسات الدولية على اختلافها بإصدار العديد من القرارات، تضمنت في مجملها تدابير و إجراءات عملية لمنع و قمع تلك الجرائم البحرية، و تقاسم المسؤولية بين الدول في محاكمة و معاقبة مرتكبي تلك الأفعال. غير أن الأمر الذي لفت انتباهنا في دراسة هذا الموضوع، يتمثل في بحث مدى فعالية تلك الإجراءات لصد الجرائم البحرية، التي ترتكب في مساحات بحرية لا تخضع لسيادة أي دولة من جهة، أو تقع في مناطق بحرية وتتورط فيها سفن تخضع للسيادة المطلقة للدول من جهة أخرى.

و قد خالصنا بعد انتهائنا من هذا الموضوع للعديد من النتائج، لعل من أهمها:

- أن التعريف الذي تضمنته المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) هو التعريف المقبول و المتفق عليه بوجه عام، بالرغم من احتوائه على شروط لقيام جريمة القرصنة البحرية، والتي يشوبها الكثير من الغموض و عدم الوضوح، سواء فيما يتعلق بشرط الأغراض الخاصة، أو بإشتراط إنخراط سفينتين في العملية، أو المكان الذي تقع فيه تلك الأعمال، و هي الشروط التي جعلت من الاتفاقية عرضة للكثير من الانتقادات.

- تميز أعمال القرصنة البحرية بمفهومها و ضوابطها كما حددتها المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS)، عن غيرها من أعمال العنف أو الاحتجاز و السلب التي تتم ضد السفن

في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية أو المياه الأربيلية للدول الأربيلية، والتي تدخل في إطار جريمة السطو المسلح ضد السفن في البحر.

- أن هناك صعوبة كبيرة في وضع تعريف محدد للإرهاب البحري، و هي النتيجة الطبيعية لانعدام تعريف موحد لظاهرة الإرهاب بصفة عامة، و أنه بالرغم من التداخل بين الظاهرتين ودخول أعمال القرصنة في إطار بعض الوثائق الدولية المعنية بمكافحة الإرهاب، إلا أننا نستطيع التأكيد على وجود فوارق واضحة بين كل منهما، فلا يجب معالجة القرصنة على أنها إرهاب بحري، حيث أن مفهوم القرصنة وعناصر قيامها طبقاً لنص المادة 101 من اتفاقية (UNCLOS) يخرجها من إطار أعمال الإرهاب البحري.

- أن هناك عقبات قانونية تقوض جهود الدول المشاركة في مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، فرضها مبدأ السيادة الذي بالغ القانون الدولي للبحار في تعظيمه، و ذلك من خلال التطبيق الصارم لمبدأ تفرد قانون دولة العلم بالاختصاص في أعالي البحار وسيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية، الأمر الذي دفع بالدول إلى إبرام العديد من الاتفاقيات الثنائية و الإقليمية التي حققت نتائج ملموسة، حيث اتسمت أحكامها بالفعالية في مجال مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر.

- في غياب أساس قانوني واضح يقضي بتجريم الاتجار بالأسلحة التقليدية عبر البحر، يشكل كل من اتفاقية UNCLOS و اتفاقية ATT، الإطار القانوني لمكافحة تهريب الأسلحة التقليدية عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية، مع الاستناد إلى قرارات مجلس الأمن فيما يخص بحظر تهريب هذا النوع من الأسلحة في أعالي البحار.

- أنه بالرغم من الطابع السياسي الذي يميز المبادرة PSI، إلا أنها اعتبرت كأساس قانوني لحظر نقل أسلحة الدمار الشامل عبر المياه الإقليمية للدولة الساحلية، و مع أنها تجنبت الإشارة بوضوح للإعتراض في أعالي البحار، إلا أن هذا الوضع لم يدم طويلاً حتى تعترف الجماعة الدولية بهذا الحظر، و حتى ذلك الوقت تبقى الدول تستند لقرارات مجلس الأمن في اعتراضها لشحنات أسلحة الدمار الشامل في أعالي البحار، لا سيما بعد الاعتراف بالطابع التشريعي لمجلس الأمن في مكافحة الأعمال غير المشروعة التي ترتكب في البحر.



- قصور القانون الدولي في مواجهة الهجرة غير الشرعية عبر البحر ذلك أن التزامات الدول الأطراف في بروتوكول باليرمو لا تكفي لتهيئة الظروف المثلى لمكافحة هذه الظاهرة، في مقابل قدسية قانون دولة العلم و حرية الملاحة بأعالي البحار. و أن ظاهرة الهجرة غير الشرعية عبر البحر مركبة من الناحية القانونية ذلك أن أمر معالجتها يتطلب الأخذ بشقين، الأول يتعلق بالجانب القمعي للظاهرة، والثاني يرتبط ببعدها الإنساني وكلاهما يشكلان معا الإطار القانوني الدولي لمكافحتها.

- أن كل من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، و بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين، و بروتوكول قمع الاتجار بالأشخاص، يشكلون معا الإطار القانوني لمكافحة جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر، سواء في صورتها التقليدية المتمثلة في تجارة الرقيق، أو في صورها المستحدثة مثل السخرة و العمل القسري في البحر.

- أن التفويض الذي منحه مجلس الأمن للدول و المنظمات الإقليمية بالدخول للمياه الإقليمية الصومالية، بغرض مكافحة القرصنة و السطو المسلح ضد السفن، قد أثبتت فعاليته من الناحية العملية، فبمقارنة الإحصائيات التي قدمها المكتب البحري في تقرير 2009 وتقرير 2018، يظهر جليا إنخفاض عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية، و أن هذا الإنذ ينحصر فقط على الوضع في الصومال دون سواه من حالات أخرى، وأنه لا يعد منشأ لقواعد عرفية جديدة في هذا الإطار.

- أن مجلس الأمن تعامل مع الحظر البحري للأسلحة بأسلوبين، فتارة يتعامل على أن حظر الأسلحة جزء من عقوبات إقتصادية، و من ثم يلجأ إلى تطبيق المادة 41 من ميثاق الأمم المتحدة، و في حالات أخرى يعتبر أن توريد الأسلحة يشكل تهديد للسلم والأمن الدوليين مستندا في ذلك لقراره 1540، لذلك تختلف تدابير الحظر البحري للأسلحة بحسب نظرة المجلس للحالة قيد الدراسة.

- أن المكتب UNODC و بحكم اختصاصه لعب دورا كبيرا في التصدي للجرائم البحرية، من خلال تعزيز القدرات القانونية للدول في مواجهتها لتلك الجرائم، من خلال دعواته للتصديق على الاتفاقيات ذات الصلة، و صياغته لبعض القوانين النموذجية

لمكافحة تلك الأفعال، كما قدم بالتعاون مع هيئات أخرى، مساعدات تقنية للدول ساعدتها في إقامة محاكمات لمرتكبي الجرائم البحرية.

- أن الجرائم البحرية أخرجت المنظمة البحرية الدولية IMO من دورها التقليدي كمنظمة متخصصة تعنى بمسائل السلامة البحرية، و أدخلتها في دائرة الأمن البحري التي هي من الاختصاص الأصيل لمنظمة الأمم المتحدة و الدول، و تجلى هذا الأمر بشكل واضح في تعديل اتفاقية SOLAS، و إصدار Code ISPS لمواجهة مشكلة الإرهاب البحري، كما ساهمت منظمة INTERPOL في تحقيق التعاون الدولي بين أجهزة الشرطة العاملة في مجال مكافحة الجريمة البحرية على اختلاف أنواعها، من خلال تحسين أداء أجهزة الشرطة، و وضع برامج تدريب متطورة تساهم في كشف الجرائم البحرية و مكافحتها.

- أن جهود المنظمات الدولية الإقليمية أكثر فعالية في حفظ الأمن البحري، و لعل السبب في ذلك يرجع إلى طبيعة تلك الجهود، فهي عبارة عن تدابير عملية لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، تتولى اتخاذها آليات تعاون إقليمي أنشأت خصيصا لحفظ الأمن البحري في تلك الأقاليم، و ما زاد من فعالية الجهود تركيز تلك المنظمات على مكافحة عمل غير مشروع محدد يميز كل منطقة بحرية عن الأخرى، كما هو الحال بالنسبة للاتحاد الأوروبي، فبالرغم من جهوده في مكافحة القرصنة و السطو المسلح، إلا أن هذه الظاهرة بعيدة جغرافيا عن دول الاتحاد، و من ثم نجد أن كل جهود الاتحاد الأوروبي تم توجيهها لمعالجة قضايا الهجرة غير الشرعية، و تهريب الأشخاص و المخدرات، و هي القضايا التي لها تأثير كبير على الدول الأعضاء في الاتحاد.

- أن المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية Code ISPS قد نجحت إلى حد ما في تحقيق أهدافها، و ذلك بالحفاظ على أمن النقل البحري و استقراره، من خلال التقليل من حجم المخاطر البحرية بمحاربتها للجريمة البحرية و خاصة الإرهاب البحري، كما لعبت التوجيهات و التدابير التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية لأصحاب السفن ومشغليها و ربانيتها و طواقمها، دورا بارزا في منع أعمال القرصنة و السطو المسلح خاصة قبالة السواحل الصومالية. كذلك أسهمت التكنولوجيات الحديثة في تعزيز الأمن

البحري بصفة عامة، من خلال استخدامها في برامج المراقبة المختلفة، التي مكنت الدول من مراقبة الحاويات و مواقع السفن بشكل دقيق بالرغم من اتساع المساحات البحرية، الأمر الذي سهل على الدول توقع هجمات الإرهاب البحري و القرصنة، و عمليات تهريب المهاجرين.

- أن شركات الأمن البحري الخاصة أصبحت تلعب دورا مهما في تلبية مختلف الخدمات الأمنية البحرية، غير أن تأثيرها يبقى محدودا نظرا لكون ظهورها حديث نسبيا، كما أن العديد من الدول لم تتقبل بسهولة وجود مسلحين خواص على ظهر السفن التي تحمل علمها، أو لدى مرورها بمياهاها الإقليمية، حيث ترى ذلك مساسا بسيادتها كما أن خدماتها تعتبر باهضة الثمن، ضف إلى ذلك المعوقات القانونية والعملية التي تعترض مجال عملها، كل هذه العوامل و غيرها جعلت العديد من ملاك السفن يستغنون عن خدماتها.

- أنه لا يمكن لأحد أن ينكر الدور الذي لعبته تلك العمليات العسكرية في التصدي للجرائم البحرية و خفضها إلى حد العدم، كما هو الحال بالنسبة لأعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية، غير أن ما يعاب عليها هو عجزها عن تغطية خدماتها لمساحات بحرية كبيرة، و التكلفة الاقتصادية الضخمة التي ترتبها دوريات الأساطيل البحرية في المناطق الشديدة الخطورة لحماية السفن من الجرائم البحرية.

- أن التطبيقات الدولية لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، تسير لانتهاج مبدأ الإقليمية، سواء ما تعلق منه بالجانب الحصري المتمثل في اختصاص الدولة الساحلية المانع على بحرها الإقليمي، أو اعتبار السفن التي ترفع علمها جزءا من إقليمها و تخضعها لاختصاصها في منطقة أعالي البحار تطبيقا لمبدأ قدسية قانون العلم. و على الرغم من اعتراف بعض الصكوك الدولية و الجهات القضائية الدولية بمبدأ الاختصاص الشخصي لمحاكمة مرتكبي الجرائم البحرية، إلا أن هذا النهج لا يمكنه الصمود أمام اختصاصات الأطراف الفاعلة في القانون الدولي للبحار السابق الإشارة إليهم.

- أن مبدأ الإختصاص القضائي العالمي، يطبق في إطار القانون الجزائي الدولي، وكون القانون الدولي للبحار، يتضمن أحكاماً جزائية تعاقب على الجرائم البحرية الواردة فيه وعليه فإن هذا المبدأ يطبق كذلك في مجال القانون الدولي للبحار لوجود أحكام جزائية فيه، حيث يترتب على هذا التطبيق عدة نتائج، منها العامة التي تخضع لها جميع الجرائم التي يشملها مبدأ الإختصاص القضائي العالمي، كمبدأ المحاكمة أو التسليم، ومنها ما تعد نتائج خاصة لأنها لا تطبق إلا على مجال الجرائم البحرية، كحق التفتيش وحق المطاردة الحثيثة للسفينة التي يشتبه في ارتكابها لجريمة.

- أن هناك استثناءات أقرها القانون الدولي لحماية مصلحة الدولة الساحلية من تهديدات الجرائم البحرية التي تحدث في مياهها الإقليمية من خلال إجراء المطاردة الحثيثة، أو لحماية مصالح الجماعة الدولية بواسطة إجرائي الزيارة و التفتيش للسفن في أعالي البحار. كما أن هذه الإجراءات لا تخلو من طبيعتها القضائية، فهي إجراءات تمهيدية تسبق عرض مرتكبي تلك الأفعال على المحاكمة، و تصاحب مرحلة التحقيق الابتدائي التي يقوم بها رجال الضبطية القضائية، المختصين نوعياً و إقليمياً بالتحقيق في الجرائم البحرية وفقاً للتشريعات الدولية و الداخلية.

- بالرغم من التفاوت بين الدول في العقوبات المقررة للجرائم البحرية، إلا أن الجماعة الدولية نجحت في وضع منظومة قانونية، مكنت من ضمان عدم إفلات مرتكبي الجرائم البحرية من العقاب، و هو الهدف الذي سعى إلى تحقيقه المجتمع الدولي من خلال تبنيه لمبدأ إما المحاكمة أو التسليم في المتابعات الجزائية.

- أن الأشخاص المشتبه بهم بارتكابهم جرائم بحرية، يخضعون لولاية الدول القائمة بالاحتجاز، و من ثم تلتزم تلك الدول بضمان تمتع هؤلاء الأشخاص، بالحقوق والحريات التي كفلتها لهم الاتفاقيات الدولية لحقوق الإنسان، كالحق في الحياة، و الحق في عدم الإعادة القسرية، و كذلك حقهم في الإحالة الفورية و دون إبطاء إلى جهات التحقيق المختصة، تمهيدا لمحاكمتهم محاكمة عادلة و نزيهة، مع التأكيد أن قانون البحار و قانون حقوق الإنسان ليس منفصلان عن بعضهما البعض، حيث تستلهم قواعد قانون البحار في بعض الأحيان أحكامها من اعتبارات حقوق الإنسان، كما يتطلب تطبيق قواعد حقوق

الإنسان النظر في قواعد قانون البحار، و مثال ذلك مبدأ الإحالة الفورية على الجهات المختصة.

وفي ضوء دراستنا لهذا الموضوع، و ما خلصنا إليه من نتائج، و ما لمسناه من ثغرات و مشكلات قانونية، نود طرح بعض التوصيات التي نرى في الأخذ بها ما يمكن أن يسهم في التغلب على العديد من هذه الثغرات و تلك المشكلات، و التي من أهمها:

- نظرا لقصور اتفاقية UNCLOS في معالجة الصور الحديثة للجريمة البحرية، وصعوبة تعديلها في المستقبل المنظور بما يتماشى و المستجدات التي تشهدها البحار و المحيطات، فإننا نرى ضرورة صياغة اتفاقية دولية تؤسس الشق الجزائي للقانون الدولي للبحار، تتطرق لجميع الجوانب القانونية للأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، و تضع الإطار العام للتعاون الدولي في سبيل مكافحة تلك الجرائم، و التي تشمل بالإضافة إلى الأفعال محل الدراسة، العديد من الأفعال غير المشروعة الأخرى، كالتلوث البحري، و الصيد غير المشروع، و تهريب النفط...، و كل هذا في صك دولي واحد حتى يتسنى للمهتمين بالأمن البحري سهولة الإطلاع على أحكامه.

- ضرورة إعادة النظر في تعريف القرصنة البحرية الذي تضمنته المادة 101 من اتفاقية UNCLOS، بما يضمن توسيع نطاق الشروط و الضوابط التي تطلبها هذه المادة لقيام هذه الجريمة، و بما يجعله يشمل كذلك أعمال السطو المسلح ضد السفن، مع وضع تنظيم لإجراءات مكافحتها يتمشى مع قواعد القانون الدولي، خصوصا مبدأ احترام سيادة الدول الساحلية و سلامتها الإقليمية.

- في ظل غياب تعريف موحد للإرهاب البحري، كما هو الحال بالنسبة لظاهرة الإرهاب بصفة عامة كونه موضوعا سياسيا، تجعل من شبه المستحيل ضمه بطريقة قانونية شاملة في القريب العاجل، نرى ضرورة الاستناد إلى اتفاقية سلامة الملاحية البحرية SUA، و البروتوكول المعدل لها لعام 2005، و اعتبارهم كأساس قانوني لمكافحة الإرهاب البحري، بالإضافة على قرار مجلس الأمن رقم 1373، حيث اعتبره البعض أساسا قانونيا لحظر السفن الأجنبية إذا اشتبه في ضلوعها في أنشطة إرهابية.

- ضرورة سن استثناء دولي جديد على اختصاص قانون دولة العلم في أعالي البحار لمكافحة الاتجار بالمخدرات، و أعمال مبدأ الاختصاص العالمي في هذه المنطقة على غرار ما هو معمول به في مكافحة القرصنة البحرية، و السماح بالمطاردة الحثيثة للسفن التي يشتبه في حملها لشحنات المخدرات حتى في المياه الخاضعة لسيادة الدولة الساحلية و التي تعتبر ملجأ للمتجرين، مع تشجيع الدول على إبرام الاتفاقيات الإقليمية و الثنائية ذات الصلة بمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر.

- العمل على إخراج مبادرة أمن الانتشار PSI، من طابعها السياسي و إضفاء الصبغة القانونية عليها، بجعلها وثيقة قانونية دولية تعنى بحظر نقل أسلحة الدمار الشامل، وتوسيع نطاقها من حيث التجريم لتشمل مكافحة تهريب الأسلحة التقليدية كذلك، باعتبارها " أسلحة دمار شامل بحركة بطيئة" بحسب قول **كوفي عنان**، و توسيع النطاق المكاني لحظر تلك الأسلحة ليشمل السفن الأجنبية المتواجدة بمنطقة أعالي البحار، مع تشجيع الدول على الانضمام إليها.

- وضع صك قانوني قادر على خلق التوازن بين الحفاظ على أمن الدول بمنحها حق الاعتراض لقمع الهجرة غير الشرعية، و مراعاة البعد الإنساني لهذه الظاهرة باحترام قواعد حقوق الإنسان، مع التشديد في الجانب القمعي بالنسبة لجريمة تهريب المهاجرين، بالإضافة إلى توسيع نطاق هذا الإطار القانوني ليشمل جميع صور الهجرة غير الشرعية، سواء تدبير الدخول غير المشروع، أو البقاء غير المشروع، أو تدبير الخروج غير المشروع، و ذلك حتى تستفيد منه جميع الدول المصدرة و المستقبلة.

- خلق إطار قانوني لمكافحة الاتجار بالبشر عبر البحر، يراعي حكم قمع تجارة الرقيق الذي تضمنته اتفاقية UNCLOS، و يعمم على جميع صور الاتجار بالبشر المرتبطة بالوسط البحري، مع الأخذ بالاعتبار بالنصوص التي جاءت بها الصكوك الدولية الأخرى ذات الصلة بما فيها أحكام القانون الدولي لحقوق الإنسان لحماية ضحايا الاتجار.

- نظرا لنجاح تجربة التفويض الذي منحه مجلس الأمن للدول و المنظمات الدولية في قمع أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية، بموجب قراراته المتعاقبة منذ سنة 2008، فنحن نرى ضرورة استلهاهم هذه الحلول و العمل بها في باقي الجرائم البحرية، كمكافحة

الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر خصوصا قبالة سواحل الدول الضعيفة لا سيما في منطقة الكاريبي، غير أن العمل بهذا الإجراء يفترض سلفا تكييف مجلس الأمن لظاهرة الاتجار غير المشروع بالمخدرات باعتبارها تهديد للسلم والأمن الدوليين، على غرار ما قام به عند نظره في ظاهرة الإرهاب الدولي بموجب قرار 1373، و تهريب الأسلحة من خلال القرار 1540، و تهريب المهاجرين والاتجار بالبشر قبالة السواحل الليبية بموجب القرار 2240 و القرارات اللاحقة عليه.

- ضرورة الالتزام بكافة إجراءات السلامة البحرية التي أقرتها المنظمة البحرية الدولية IMO، فهي تعتبر من أهم متطلبات الأمن البحري فلتجسيد الأمن يجب توفير السلامة البحرية و التشجيع بثقافتها، فحرص الحكومات و الأشخاص على تطبيق ما جاءت به المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية Code ISPS، يعد خط الدفاع الأول في صد الأعمال غير الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، مع تعزيز فعالية تلك الإجراءات بالاعتماد على التكنولوجيات الحديثة في الحماية و المراقبة الأمنية للحاويات و السفن، و محاولة تعميم استخدامها، فالمجال البحري يشكل مصالح مشتركة، يجب أن تأخذها الدول الكبرى بعين الاعتبار لضمان مصالحها، و ذلك بدعمها للدول النامية التي لم تعد تستطيع ملاحقة التعديلات و التطور المستمر لمعايير الأمن و السلامة.

- ضرورة وضع نظام قانوني دولي ينظم عمل شركات الأمن البحري الخاصة، وتنسيق عملها مع الأطراف الفاعلة في هذا الشأن لتفادي عمليات الحجز التي يمكن أن تتعرض لها من قبل الدولة الساحلية، بالإضافة إلى تدريب عناصرها بما يتماشى و قواعد حقوق الإنسان و حثهم على تجنب استخدام القوة إلا في الحدود التي يسمح بها القانون، مع تحميل الدول في جميع الحالات مسؤولية تصرفات شركات الأمن البحري الخاصة حتى و إن نقلت لها الاختصاص القضائي.

- على الرغم من التوجه الجديد نحو خصخصة الأمن البحري لتوفير الحماية اللازمة للسفن التجارية، ينبغي ألا ننسى الدور المحوري الذي تلعبه الدولة في توفير الأمن للسفن و المرافق المينائية، سواء بصفقتها الفردية أو بالاشتراك مع غيرها من الدول، ذلك أن الشرعية التي تتمتع بها الدولة و رعايتها للمصالح العام، و قابلية الحكومة للمحاسبة، كل

ذلك يضيف على أفعالها شرعية قد لا تتوافر لفاعلين آخرين كشركات الشحن و ملاك السفن، و بخاصة في مجال تقديم خدمات الأمن البحري.

- تعزيز القدرات القانونية للدول من خلال صياغتها لتشريعات داخلية قادرة على صد تلك الجرائم البحرية، مع تقديم الدعم التقني و المادي لمساعدة الدول على إقامة محاكمات لمرتكبي الجرائم البحرية، خصوصا تلك التي حملت على عاتقها المساعدة في عمليات محاكمة القراصنة أمام محاكمها، مثل كينيا و سيشيل، حتى تتمكن هذه الدول من الاستمرار في استلام القراصنة المشتبه بهم و محاكمتهم، فالإمكانات الفنية و المادية لهاتين الدولتين قد لا تسمح باستلام المزيد من القراصنة المشتبه بهم، الأمر الذي يؤدي بهذه الدول للإفراج عن القراصنة المحتجزين لديها، و من ثم عدم فعالية الإجراءات المتخذة في هذا الشأن.

- وجوب التعاون بين كل الدول المهمة بمكافحة الجرائم البحرية، كدولة العلم، و دولة الميناء، و الدولة الساحلية، و دولة الجنسية، و الدولة الثالثة، و غيرها من الدول التي يكون لها ولاية بنظر هذه الجرائم، و ذلك فيما يتعلق بإثبات الولاية و إجراء التحقيقات وإحالة المشتبه بهم إلى المحاكمة، أو تسليمهم للدولة التي طلبتهم، من أجل معاقبة هؤلاء الأشخاص و ضمان عدم إفلاتهم من العقاب، مع ضرورة اتساق تلك الإجراءات مع قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان. و هو التعاون الذي يتطلب بحسب وجهة نظرنا التنازل عن بعض سلطات السيادة التي تتمتع بها الدول، تحقيقا للصالح العام المتمثل في الأمن البحري العالمي.

- إنشاء محاكم دولية إقليمية تتوزع عبر مختلف مناطق العالم التي تشهد إنتشار واسع للأعمال غير المشروعة، و منحها اختصاص تكميلي في محاكمة مرتكبي تلك الجرائم التي تحدث في منطقة أعالي البحار أو في المياه الإقليمية للدول الضعيفة، و نحن نرى أن هذا الجهاز القضائي يوحد إجراءات المتابعة و المحاكمة و العقوبة في مواجهة مرتكبي تلك الجرائم، و تكون أكبر ضمانة على إحترام قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، و حقوق و حريات الأشخاص المحتجزين.



قائمة المصادر والمراجع:

المصادر:

أولاً: الاتفاقيات الدولية.

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بوضع اللاجئين لعام 1951، التي اعتمدت في 28 جويلية 1951. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 63-274، المؤرخ في 25 جويلية 1963.
- 2- اتفاقية جنيف لأعالي البحار تم تبنيها في: 29 أبريل 1958، و دخلت حيز النفاذ في: 30 سبتمبر 1962.
- 3- الاتفاقية الوحيدة للمخدرات لعام 1961. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 63-343، المؤرخ في 11/09/1963.
- 4- العهد الدولي للحقوق المدنية و السياسية لعام 1966، الذي اعتمده الجمعية العامة بموجب قرارها رقم 2200 في 16 ديسمبر 1966. صدقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 89-67، المؤرخ في 16 ماي 1989، ج.ر. عدد 20 الصادرة بتاريخ 17 ماي 1989.
- 5- معاهدة عدم انتشار الأسلحة النووية (NPT)، تم التوقيع عليها في كل من لندن و موسكو و واشنطن في 1 جويلية 1968، دخلت حيز النفاذ في 5 مارس 1970. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 94-287، المؤرخ في 21/09/1994، ج.ر. عدد 62، الصادرة بتاريخ 2/10/1994.
- 6- اتفاقية فيينا بشأن المؤثرات العقلية لسنة 1971. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 77-177، المؤرخ في 7/12/1977، ج.ر. عدد 80.
- 7- بروتوكول عام 1972، المعدل للاتفاقية الوحيدة للمخدرات لعام 1961. صدقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 02-61، المؤرخ في 5/02/2002، ج.ر. عدد 10.
- 8- اتفاقية الأسلحة البيولوجية (BWC)، تم التوقيع عليها في كل من لندن و موسكو و واشنطن في 10 أبريل 1972، دخلت حيز النفاذ في 26 مارس 1975.

9- اتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974، المبرمة في لندن بتاريخ 1974/11/1. انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 83-510، المؤرخ في 1983/08/27، ج.ر. عدد 36 الصادرة بتاريخ 30 أوت 1983.

10- الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب و إصدار الشهادات و مراقبة البحارة، التي تم التوقيع عليها في 7 جويلية 1978، و دخلت حيز النفاذ عام 1984. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 88-88 المؤرخ في 26 أفريل 1988، ج.ر. عدد 17.

11- اتفاقية الدولية للبحث و الإنقاذ البحريين لعام 1979، التي اعتمدت في هامبورغ بتاريخ 1979/04/27. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 82-340، المؤرخ في 1982/11/13، ج.ر. عدد 46.

12- الميثاق الإفريقي لحقوق الإنسان و الشعوب الذي اعتمد في 27 جوان 1981. صدقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 87-37، المؤرخ في 3 فيفري 1987، ج.ر. عدد 6 الصادرة بتاريخ 4 فيفري 1987.

13- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تم تبنيها في: 10 ديسمبر 1982، و دخلت حيز النفاذ في: 16 ديسمبر 1994. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج.ر. عدد 06.

14- اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة، التي اعتمدها الجمعية العامة للأمم المتحدة بموجب القرار: (39/46)، المؤرخ في: 10 ديسمبر 1984. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 89-66، المؤرخ في 16 ماي 1989، ج.ر. عدد 20 الصادرة بتاريخ 17 ماي 1989.

15- اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988، تم تبنيها في: 10 مارس 1988، و دخلت حيز النفاذ عام 1992. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، ج.ر. عدد 65.

- 16- اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-41، المؤرخ في 28 جانفي 1995، ج.ر عدد 7.
- 17- الاتفاقية الدولية للإنقاذ لعام 1989، التي أبرمت في لندن بتاريخ: 28/04/1989. انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 11-385، المؤرخ في 23 نوفمبر 2011، ج.ر عدد 64 الصادرة بتاريخ 27 نوفمبر 2011.
- 18- اتفاقية حقوق الطفل لعام 1989، التي اعتمدت في 20 نوفمبر 1989. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 92-461، المؤرخ في 19 ديسمبر 1992، ج.ر عدد 91 الصادرة بتاريخ 23 ديسمبر 1992.
- 19- اتفاقية الأسلحة الكيميائية (CWC)، تم التوقيع عليها بتاريخ 13 جانفي 1993، و دخلت حيز النفاذ في 29 أبريل 1997، صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 95-157 المؤرخ في 3 جوان 1995، ج.ر عدد 31.
- 20- الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب والتي تم التوقيع عليها في 22 أبريل 1998، و دخلت حيز النفاذ في 7 ماي 1999.
- 21- الاتفاقية الإفريقية لمنع الإرهاب و مكافحته، المبرمة في الجزائر من 12 إلى 14 جويلية 1999. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 2000-79 المؤرخ في 9 أبريل 2000، ج.ر عدد 30.
- 22- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر و البحر و الجو (بالييرمو)، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، الذي اعتمد في 15 نوفمبر 2000. صدقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-418، المؤرخ في 9 نوفمبر 2003، ج.ر عدد 69.
- 23- بروتوكول منع و قمع و معاقبة الاتجار بالأشخاص و خاصة النساء و الأطفال بتاريخ 20/11/2000، و دخل حيز النفاذ بتاريخ 20/05/2003. صدقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03-417، ج.ر. عدد 69.
- 24- بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية و أجزائها ومكوناتها و الذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر

الوطنية، تم اعتماده بموجب قرار الجمعية العامة رقم 255/55، المؤرخ في 8 جوان 2001، دخل حيز النفاذ عام 2005،

**25-** بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، و التي تم التوقيع عليها في لندن 14 أكتوبر 2005. صدقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر. عدد 69.

**26-** بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، التي تم التوقيع عليه بلندن في 14 أكتوبر 2005. صدقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم: 10-271، المؤرخ في 3 نوفمبر 2010، ج.ر. عدد 68.

**27-** اتفاقية العمل البحري المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته 94 بجنيف بتاريخ 23 فيفري 2006، و دخلت حيز النفاذ 20 أوت 2013. صدقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 15-260 المؤرخ في 7 أكتوبر 2015، ج.ر. عدد 5/2016.

**28-** اتفاقية تسليم المجرمين بين الجزائر و المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى و إيرلندا الشمالية. صدقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-464 المؤرخ في 11 ديسمبر 2006، ج.ر. عدد 81.

**29-** الاتفاقية النموذجية لتسليم المجرمين، الذي تضمنها قرار الجمعية العامة رقم 45/116، في الوثيقة: A/RES/45/116.P274.

**30-** الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية، التي تم التوقيع عليها بتاريخ 21/12/2010، و دخلت حيز النفاذ بتاريخ 5/10/2013.

**31-** دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، الذي تم اعتماده في 12 جوان 1994.

### **النصوص القانونية الوطنية:**

**1-** القانون رقم 85-05، المؤرخ في 16/02/1985 المتعلق بحماية الصحة و ترقيتها، ج.ر. عدد 08، الصادرة بتاريخ 17/02/1985.

**2-** القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المعدل و المتمم للأمر رقم 76-80، المتضمن للقانون البحري، ج.ر. عدد 47 الصادرة بتاريخ 27 جوان 1998.

- 3- القانون رقم 04-18، المؤرخ في 25 ديسمبر 2004، المتعلق بالوقاية من المخدرات و المؤثرات العقلية و قمع الاستعمال و الاتجار غير المشروعين بهما، ج.ر. عدد 83 الصادرة بتاريخ 26 ديسمبر 2004.
- 4- القانون 09-01 المؤرخ في 25 فيفري 2009، المعدل و المتمم للقانون 66-156 المتعلق بقانون العقوبات، ج.ر. عدد 15 الصادرة في 8 مارس 2009.
- 5- الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية، ج.ر. عدد 48، الصادرة بتاريخ 10 جوان 1966.
- 6- الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 8 جوان 1966، المتضمن قانون العقوبات الجزائري، ج.ر. عدد 49.
- 7- الأمر رقم 73-12 المؤرخ في 3 افريل 1973، المتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، ج.ر. عدد 28، الصادرة بتاريخ 6 أفريل 1973.
- 8- الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، ج.ر.ع 29/1977، المعدل و المتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، ج.ر.ع 47/1998، و المعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ع 46/2010.
- 9- الأمر رقم 95-11 المؤرخ في 25 فيفري 1995، المتعلق بالجرائم الموصوفة أفعالا إرهابية أو تخريبية، ج.ر. عدد 11.
- 10- الأمر رقم 97-06 المؤرخ في 21 جانفي 1997، المتعلق بالعتاد الحربي و الأسلحة و الذخيرة، ج.ر. عدد 6.
- 11- الأمر 05-06 المؤرخ في 23 أوت 2005، المتعلق بمكافحة التهريب، ج.ر. عدد 59، الصادرة بتاريخ 28 أوت 2005.
- 12- المرسوم التشريعي رقم 92-03، المؤرخ في 30 سبتمبر 1992، المتعلق بمكافحة التخريب و الإرهاب، ج.ر. عدد 70.
- 13- المرسوم الرئاسي رقم 17-01 المتعلق بمهام المصلحة الوطنية لحراس السواحل و تنظيمها، ج.ر. عدد 1 الصادرة بتاريخ 4 جانفي 2017
- 14- المرسوم الرئاسي رقم 18-96، المؤسس للمنطقة الإقتصادية الخالصة عرض السواحل الجزائرية، ج.ر. عدد 18.

## قائمة المصادر والمراجع

- 15- المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10/07/1995 و المتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، ج.ر عدد 38.
- 16- المرسوم التنفيذي 418/04 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر عدد 82.
- 17- قرار وزير النقل المؤرخ في 14 جانفي 2006 والمتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما، ج.ر عدد 23.
- 18- قرار نائب وزير الدفاع قائد أركان الجيش الوطني الشعبي، الذي أصدره بتاريخ 7 ديسمبر 2017، ج.ر عدد 4 الصادرة بتاريخ 28 جانفي 2018.

## المراجع باللغة العربية:

### أولا: الكتب.

- 01- إبراهيم العناني، قانون البحار: المبادئ العامة للملاحة البحرية الصيد البحري، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1985.
- 02- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي و باب المنذب، دار الكتب القانونية، القاهرة، مصر، 2001.
- 03- أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، الطبعة 1، القاهرة، 2009.
- 04- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2006.
- 05- أحمد محسن عبد الحميد، التعاون الأمني العربي والتحديات الأمنية، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 1999، الرياض، المملكة العربية السعودية.
- 06- حامد سلطان. عائشة راتب. صلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، الاسكندرية، مصر، 1978.

- 07-** حامد سيد محمد حامد، القرصنة البحرية - بين الأسباب و التداعيات و الرؤى الإستراتيجية: دراسة للحالة قبالة السواحل الصومالية و خليج عدن-، الطبعة الأولى، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2016.
- 08-** حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2010.
- 09-** حسن الخطابي، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مارس 2012، الرياض.
- 10-** خليل حسين، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
- 11-** رشاد محي الدين الإمام، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي و تأثيره في الملاحة العربية والدولية، نقلا من كتاب القرصنة البحرية و أمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية و التدريب، الرياض، 1990.
- 12-** سرحال أحمد، قانون العلاقات الدولية، ط 3، المؤسسة الجامعية للدراسات و النشر و التوزيع، بيروت، 1993.
- 13-** سهيل حسين الفتلاوي، موسوعة القانون الدولي الجنائي ( جرائم الإبادة الجماعية و جرائم ضد الإنسانية)، ط1، دار الثقافة للنشر و التوزيع، عمان، 2011.
- 14-** صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار - دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، الطبعة 2، 2000.
- 15-** صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2007.
- 16-** صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، مكتبة القانون و الإقتصاد، الرياض، ط1، 2014.
- 17-** عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 2010.
- 18-** عبد الكريم علوان، القانون الدولي العام ( المبادئ العامة)، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2007.

- 19- عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، الطبعة الأولى، المكتبة العصرية، المنصورة، مصر، 2010.
- 20- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، 1999، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- 21- عبد الواحد محمد الفار، الجرائم الدولية و سلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة، 2007.
- 22- علي حسن الشرفي، الإرهاب و القرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية و الاتفاقيات الدولية، من كتاب الإرهاب و القرصنة البحرية، ط1، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2006.
- 23- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، الطبعة 11، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1995.
- 24- عمر حسن عدس، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر، 2009، دار الكتب المصرية، القاهرة، مصر.
- 25- عواش رقية، قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011.
- 26- ماجد حاوي علوان، حظر الاتجار بالبشر في القانون الدولي دراسة مقارنة مع التشريعات الوطنية، ط 1، مركز الدراسات العربية، القاهرة، 2015.
- 27- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2008.
- 28- محمد المجذوب، الوسيط في القانون الدولي العام، الدار الجامعية، بيروت، لبنان، 1999.
- 29- محمد سامي عبد الحميد، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2004.
- 30- محمد سعيد الدقاق. مصطفى سلامة، القانون الدولي العام، دار الهدى للمطبوعات، الإسكندرية، مصر، 2000.
- 31- محمد سلامة مسلم دويك، القرصنة البحرية و مخاطرها على البحر الأحمر، طبعة أولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011.



- 32- محمد سهيل الفقي، جريمة الاتجار غير المشرع بالمخدرات كأحد جرائم القانون الدولي للبحار، ط1، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، 2018
- 33- محمد سيد حسين، الآليات الأمنية الحديثة للتعامل مع غرق السفن، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2009.
- 34- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 1988.
- 35- محمد عمر مدني، القانون الدولي للبحار وتطبيقاته في المملكة العربية السعودية، معهد الدراسات الدبلوماسية، ج1، ط1، الرياض، 1996.
- 36- محمد فتحي عيد، أساليب التهريب و طرق المكافحة و التعاون الدولي، من كتاب مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001.
- 37- مروش المنور، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني، القرصنة الأساطير و الواقع، الجزء 2، دار القصة، الجزائر، 2009.
- 38- ناصر بن علي الزلفاوي، مشكلة تهريب المخدرات و المؤثرات العقلية عبر البحر، من كتاب مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001.
- 39- نجات أحمد إبراهيم، المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد القانون الدولي الإنساني، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2009.
- 40- نواصر العايش، الإطار القانوني و الدولي لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، من كتاب مكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، ط1، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2001.
- 41- ياتسيك ماخوفسكي، تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة: أنور محمد إبراهيم، ط1، مكتبة المشارق للنشر والتوزيع، القاهرة، 2016.
- ثانيا: الرسائل الجامعية.
- 01- بن عيسى حياة، أمن المنشآت المينائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، 2015/2014.

- 02- بن صالح رشيدة، الاتجار غير المشروع في المخدرات من منظور القانون الدولي، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2016/2015.
- 03- زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي - دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار-، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة وهران، 2010/2009.
- 04- كمال سمية، تطبيق قانون القاضي على المنازعات الدولية الخاصة، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2016/2015.
- 05- عمراوي السعيد، الاتجار غير المشروع بالمخدرات و سبل مكافحته، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، 2017/2016.
- 06- صايش عبد المالك، مكافحة تهريب المهاجرين السريين، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2014.
- 07- العطافي مصطفى، التطورات المعاصرة لجريمة القرصنة البحرية ( على ضوء قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالسواحل الصومالية)، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق بودواو، جامعة امحمد بوقرة بومرداس، 2015.
- 08- بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تلمسان، 2014/2013.
- 09- بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق - جامعة الإخوة منتوري قسنطينة-، 2015-2014.
- 10- حاشي عسبلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني دراسة تأصيلية مقارنة، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2012.
- 11- حدوش فريزة، تهريب المهاجرين بحرا، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة تيزي وزو، 2017.
- 12- منصوري رؤوف، الهجرة السرية من منظور الأمن الإنساني، رسالة ماجستير في القانون، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة سطيف 2، 2014.
- 13- عيسات راضية، القرصنة البحرية و انعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016/2015.

14- عوض بن سعيد القرني، الاختصاص الجنائي للدولة في أعالي البحار مع التطبيق على جرائم القرصنة البحرية، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010/2009.

15- فالح مفلح القحطاني، دور التعاون الدولي في مكافحة تهريب المخدرات عبر البحار، رسالة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008.

### ثالثا: المقالات و المداخلات.

01- أحمد سالم الوحيشي، نحو نهج عربي للأمن البحري، سلسلة محاضرات الإمارات رقم 184، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ط1، 2014.

02- أحمد طعيبة. مليكة حجاج، الهجرة غير الشرعية بين إستراتيجيات المواجهة وآليات الحماية، دفا تر السياسة و القانون، العدد 15، جوان 2016.

03- أحمد محمود حياصات، المعاهدات والاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية المتعلقة بالإتجار غير المشروع بالأسلحة، مداخلة ملقاة بمناسبة الحلقة العلمية الموسومة بعنوان: مكافحة الاتجار غير المشروع بالأسلحة، من تنظيم جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، يومي 23-25/1/2018.

04- أسماء بلملياني، مساهمة الاختصاص الجنائي العالمي في التصدي لانتهاكات القانون الدولي الإنساني، مجلة الآداب و العلوم الإجتماعية، المجلد 16، العدد 3، 2019.

05- أعراب سعيدة، مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات في القانون الدولي، مجلة معالم للدراسات القانونية و السياسية، ع 2، ديسمبر 2017.

06- أماني الطويل، أمن البحر الأحمر. الواقع والتحديات، مجلة السياسة الدولية، المجلد 44، العدد 176، أبريل 2009، القاهرة، مصر.

07- بن بوعزيز آسيا، سياسة الاتحاد الأوروبي في مواجهة الهجرة غير الشرعية، دراسات و أبحاث، العدد 7، رقم 18، مارس 2015.

08- بن عيسى حياة، مصلحة حراس الشواطئ و دورها في دعم الأمن البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، عدد 3، 2015.

- 09- بهجت عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، الندوة العلمية الخامسة عشر في الفترة 23-25 ديسمبر 1985، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1990.
- 10- بودريالة صلاح الدين، مواجهة القرصنة البحرية في إطار إحترام قواعد القانون الدولي لحقوق الإنسان، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية و الاقتصادية و السياسية، العدد 50، رقم 02، 2013.
- 11- بول بيرك، التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، سلسلة محاضرات الإمارات رقم 141، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، ط 1، 2011.
- 12- بوزبوجة عبد الحكيم، القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، الملتقى الدولي في المنازعات البحرية من 2-3 ماي 2009، مخبر قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، منشورات الألفية الثالثة.
- 13- حساني خالد، مشروعية استخدام القوة بتفويض من مجلس الأمن بين أحكام الميثاق و الممارسة الدولية، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، عدد خاص، 2017.
- 14- حمزاوي جويده، الهجرة غير الشرعية: الانشغال الأمني الأوروبي في منطقة المتوسط"، مجلة دفاتر المتوسط، العدد 9، ديسمبر 2018.
- 15- خالفي علي. رميدي عبد الوهاب، رابطة دول جنوب شرق آسيا (الآسيان) ASEAN " نموذج الدول النامية للإقليمية المنفتحة"، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد 6، 2009.
- 16- خلفان كريم، مجلس الأمن و تحديات السلم و الأمن العالميين: دراسة على ضوء مقترحات إصلاح منظمة الأمم المتحدة، مجلة المفكر، العدد 10، 2018.
- 17- درويش مريم، التهريب البحري للأسلحة و المخدرات و أثره على استقرار و أمن الدول، مجلة الدراسات و البحوث القانونية، عدد 7، 2017.
- 18- دوب نصيرة، التمييز بين جريمة تهريب المهاجرين وجريمة الاتجار بالبشر، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية، عدد 9، مارس 2018.

- 19- رضا فاروق حسن، الإرهاب و تأمين نقل الأشخاص بحرا، حلقة علمية في الفترة الممتدة من 6- 8 جوان 2011، كلية التدريب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية.
- 20- رقية عواشرية، نظام تسليم المجرمين و دوره في تحقيق التعاون الدولي لمكافحة الجريمة المنظمة، مجلة المفكر، العدد 4، 2009.
- 21- سامي شبر، هل اختطاف الطائرات قرصنة في القانون الدولي العام؟، مجلة العلوم القانونية، كلية الحقوق، جامعة بغداد، العراق، المجلد الأول، العدد الثاني، 1969.
- 22- سنان طالب القاسمي، الاستثناءات العرفية و الاتفاقية على اختصاص دولة العلم في البحار العالية و الغاية منها، مجلة المحقق الحلي للعلوم القانونية و السياسية، العدد 1، السنة العاشرة، 2018.
- 23- شنين صالح، التسليم المراقب في التشريع الجزائري واقع و تحديات، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 12، العدد 2، 2015.
- 24- صايش عبد المالك، مكافحة الهجرة غير الشرعية- نظرة على القانون 09-01 المتضمن تعديل قانون العقوبات، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 2، العدد 1، 2011.
- 25- عبد الحق مرسلي، ضوابط الدفاع الشرعي و تكييف الحرب الوقائية في إطار القانون الدولي، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، مجلد 7، ع 6، 2018.
- 26- علواش فريد، التعاون الدولي عن طريق نظام تسليم المجرمين و التسليم المراقب، مجلة المفكر، المجلد 12، العدد 14، 2017.
- 27- علواش فريد، الجهود القانونية للأمم المتحدة في مكافحة تهريب المهاجرين، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 8، جانفي 2013.
- 28- علواش فريد، نظام تسليم المجرمين في الاتفاقيات الدولية، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، المجلد 2، العدد 5، 2017.
- 29- علي عواد الشرعة، الآسيان و تجربة التعاون الإقليمي "دراسة في مقومات التجربة و تحدياتها و إمكانات الاستفادة منها"، مجلة إنسانيات، عدد 8، 1999.
- 30- عمراني نادية، القرصنة البحرية و تمييزها عن الأفعال المشابهة لها، مجلة البحوث و الدراسات القانونية و السياسية، ع 6، نوفمبر 2014.

- 31- غريبي عطاء الله، تعامل الموانئ مع البضاعة في ظل متطلبات مدونة (ISPS)، مجلة الدراسات القانونية و السياسية، عدد 4، جوان 2016.
- 32- فوزية حاج شريف و ساجي علام، التعاون الدولي في مكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات عن طريق البحر، مجلة البحوث القانونية و الاقتصادية، مجلد 2، ع 2، جوان 2019.
- 33- مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، سوريا، المجلد 27، العدد الرابع، 2011.
- 34- مبارك وسيلة، الإطار القانوني لحق المطاردة الحثيثة بأعالي البحار و حقيقة تطبيقه، المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل، العدد 3، 2015.
- 35- محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS) وأثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العلمي حول قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن البحري، 6-8 مارس 2012، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر.
- 36- منال بوكورو، مكافحة الهجرة غير الشرعية في حوض البحر الأبيض المتوسط في ظل الاتفاقيات الدولية والتشريعات الوطنية، مجلة العلوم القانونية و السياسية، مجلد 9، عدد 3، ديسمبر 2018.
- 37- منى إلهام فلفلي، جرائم القرصنة البحرية و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية، مجلة التواصل في الاقتصاد و الإدارة و القانون، المجلد 24، عدد 2، أوت 2018.
- 38- ناتالينو رونزيتي، الأمن البحري: التحديات و الفرص لتعاون دول الإتحاد الأوروبي و مجلس التعاون الخليجي، دراسات بحثية شراكة، العدد 2، جانفي 2014.
- نايف بن عمار بن وقيان الدوسري، الاختصاص القضائي على المياه الإقليمية و الدولية، مجلة كلية الشريعة و الدراسات الإسلامية، مجلد 31، عدد 2، 2013، جامعة قطر
- 39- ياسر عواد شعبان، جريمة الإرهاب البحري، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية و السياسية، العدد 6، جامعة كركوك، 2017.

40- يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر- يوسف بن خدة-، 2009/2008.

41- يوسفات علي هاشم و بن الطيبي مبارك، الآليات القانونية لمكافحة الهجرة غير الشرعية في الجزائر (قراءة تحليلية للنصوص الداخلية والدولية)، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية و الاقتصادية، المجلد 8، عدد 1، 2019.

رابعاً: الوثائق و التقارير.

أ- قرارات مجلس الأمن:

- القرار رقم 1566(2004)، في الوثيقة: S/Res/1566(2004)
- القرار رقم 1540 (2004)، في الوثيقة: S/RES/1540(2004)
- القرار رقم 2292(2016)، في الوثيقة: S/RES/2292(2016)
- القرار رقم 1816(2008)، في الوثيقة: S/RES/1816 (2008)
- القرار رقم 1526 (2004) في الوثيقة: S/RES/1526(2004)
- القرار رقم 1718 (2006)، في الوثيقة: S/RES/1718(2006)
- القرار رقم 1874 (2009)، في الوثيقة: S/RES/1874(2009)
- القرار رقم 2321(2016)، في الوثيقة: S/RES/2321(2016)
- القرار رقم 1737(2006)، في الوثيقة: S/RES/1737(2006)
- القرار رقم 1929(2010)، في الوثيقة: S/RES/1929(2010)
- القرار رقم 2231(2015)، في الوثيقة: S/RES/2231(2015)
- القرار رقم 1970(2011)، في الوثيقة: S/RES/1970(2011)
- القرار رقم 1973(2011)، في الوثيقة: S/RES/1973/(2011)
- القرار رقم 2009(2011)، في الوثيقة: S/RES/2009(2011)
- القرار رقم 2292(2016)، في الوثيقة: S/RES/2292(2016)
- القرار رقم 2357(2017)، في الوثيقة: S/RES/2357(2017)
- القرار رقم 2420(2018)، في الوثيقة: S/RES/2420(2018)
- القرار رقم 2312(2016)، في الوثيقة: S/RES/2312(2016)
- القرار رقم 2321(2016)، في الوثيقة: S/RES/2321(2016)

- جلسة مجلس الأمن رقم 6046/2008، الوثيقة: S/ PV.6046.

ب- قرارات الجمعية العامة:

- قرار الجمعية العامة رقم 70/50 الجزء (ب)، في الوثيقة: A/RES/50/70
- قرار الجمعية العامة رقم 38/52 الجزء (ي)، في الوثيقة: A/RES/52/38
- قرار الجمعية العامة رقم 89/61، في الوثيقة: A/RES/61/89
- قرار الجمعية العامة رقم 234/67 (ب)، في الوثيقة: A/RES/67/234B.
- قرار الجمعية العامة 111/63، في الوثيقة: A/RES/63/111
- قرار الجمعية العامة 70/68، في الوثيقة: A/RES/68/70
- قرار الجمعية العامة رقم 61/40، في الوثيقة: A/RES/40/61
- قرار الجمعية العامة 60/49، في الوثيقة: A/RES/49/60
- قرار الجمعية العامة رقم 288/60، في الوثيقة: A/RES/60/288
- قرار الجمعية العامة دإ-4/20 جيم، في الوثيقة: A/RES/S-20/4.
- قرار الجمعية العامة 182/64، في الوثيقة: A/RES/64/182
- قرار الجمعية العامة دإ-1/30، في الوثيقة: A/RES/S-30/1
- قرار الجمعية العامة رقم 169/34، في الوثيقة: A/RES/34/169.

ج- التقارير:

- تقرير الأمين العام المقدم للمجلس عملا بالقرار 1846، في الوثيقة: S/2009/146
- تقرير الأمين العام المقدم للمجلس عملا بالقرار 1846، في الوثيقة: S/2009/590
- تقرير الأمين العام المقدم للمجلس عملا بالقرار 1918، في الوثيقة: S/2010/394
- تقرير الأمين العام المقدم للمجلس عملا بالقرار 1950، في الوثيقة: S/2011/662
- تقرير الأمين العام المقدم للمجلس عملا بالقرار 2020، في الوثيقة: S/2012/783
- تقرير الأمين العام المقدم للمجلس عملا بالقرار 2077، في الوثيقة: S/2013/623
- تقرير الأمين العام المقدم للمجلس عملا بالقرار 2316، في الوثيقة: S/2017/859
- التعليق العام رقم 6: المادة 6 ( الحق في الحياة)، الذي أصدرته لجنة حقوق الإنسان بتاريخ 30 أبريل 1982، في الوثيقة: HRI/GEN/1/Rev.1



## قائمة المصادر والمراجع

- تقرير الأمين العام المقدم للجمعية العامة عملاً بالقرار 215/62، في الوثيقة: A/63/63.
- تقرير الأمين العام المقدم للجمعية العامة عملاً بالقرار 24/59، في الوثيقة: A/60/63.
- تقرير المستشار الخاص المعني بالمسائل القانونية المتصلة بالقرصنة قبالة سواحل الصومال، الذي قدمه إلى للمجلس، في الوثيقة: S/2011/30.
- تقرير الأمين العام تحت عنوان: التدابير الرامية إلى القضاء على الإرهاب الدولي، الذي قدمه للجمعية العامة، في الوثيقة: A/48/267/Add.1
- تقرير الأمين العام المقدم للجمعية العامة تحت عنوان: قدرة منظومة الأمم المتحدة على مساعدة الدول الأعضاء في تنفيذ إستراتيجية الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الإرهاب، في الوثيقة: A/71/858
- تقرير الفريق المعني بأشكال الرق المعاصرة، في الوثيقة: A/HRC/Sub.1/58/25
- تقرير مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين 2008، في الوثيقة: A/AC.259/17.
- مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، ورقة مناقشة ( تهريب المهاجرين عن طريق البحر)، الأمم المتحدة، 2011.
- مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة، التعاون الدولي في المسائل الجنائية المتعلقة بمكافحة الإرهاب، النميطة 3، نيويورك، 2012.
- تقرير المخدرات العالمي لعام 2013، UNODC.
- التقرير السنوي لبرنامج مراقبة الحاويات لعام 2015.
- مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة و منظمة الجمارك العالمية، لمحة مركزة عن برنامج مراقبة الحاويات، 2016.
- تقرير الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات لعام 2016.
- القرار الذي أصدره الأنتربول، في الدورة 80 للجمعية العامة، هانوي 31 أكتوبر - 3 نوفمبر 2011، في الوثيقة: AG-2011-Res-09.
- منظومة اتصالات الإنترنت العالمية I-24/7، نشرة إعلامية، إنتربول، الوثيقة: COM/FS/2009-06/GI-03
- قواعد البيانات، نشرة إعلامية، إنتربول، الوثيقة: COM/FS/2010-01/GI-04
- قرار لجنة السلامة البحرية في ماي 2004، تحت رقم: MSC.167(78)

- الإنقاذ في البحار: دليل للمبادئ و الممارسات التي تنطبق على اللاجئين و المهاجرين، تم إعداده من قبل المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين و المنظمة البحرية الدولية و الغرفة الدولية للنقل البحري، 2015.

المراجع باللغة الأجنبية:

أولاً: باللغة الفرنسية:

#### **A- Les livres:**

- 1- Jean-Paul Pancraccio, Droit de la mer, édition, Dalloz, Paris, 2010.
- 2- Jocelyne Cabellero, L'origine du phénomène, in la piraterie maritime, Editions Larcier, 2011.
- 3- Georges Ripert, Droit maritime, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950, N° 309.

#### **B- Thèses et mémoires:**

- 1- Amélie-Anne Flagel, Le renouveau de la piraterie internationale, Thèse de doctorat, Université de la Nouvelle-Calédonie, 2013.
- 2- Cédric Lebœuf, de la surveillance des activités humaines en mer. essai sur les rapports du droit et de la technique, thèse de doctorat, Université de Nantes, 2013.
- 3- Cossi Hervé Assongba, Le Transport maritime de marchandises conteneurisées, Thèse de doctorat, Université de Lille 2, Le 28 novembre 2014.
- 4- Roland Le Goff, la protection des navires soumis au risque de piraterie, thèse de doctorat, Université de Nantes, 2016.
- 5- Djamel Derardja, Une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer: le code ISPS ?, Mémoire de Magister, Institut Supérieur Maritime, Tipaza, 2007.
- 6- Anne-Claire Dumouchel , Les Atteintes A la Sûreté en haute mer, Mémoire Master, Université Panthéon-Assas-Paris II, Droit – Economie – Sciences sociales ,Année universitaire 2008-2009.
- 7- Angélique Morosi, La mise en application du Code ISPS, Mémoire de Master II, Faculté de Droit et de Sciences Politiques Paul Cézanne Aix-en-Provence, Marseille, 2005.
- 8- Pierre Chichkine, Terrorisme et droit maritime, Mémoire de Master 2, Centre de Droit Maritime et des Transports, Université de

droit, d'économie et des sciences d'aix-Marseille 3, Année universitaire 2007-2008.

9- Royet Quentin, Les opérations de lutte anti-piraterie au large de la Corne de l'Afrique: le droit international dépassé ?, Mémoire de Master 1 , Université lumière Lyon 2, 2011.

### C- Les articles:

1- Anthony Morosoli, La répression du trafic de stupéfiants en haute mer, Actualité et Droit International, 25 mai 1999.

2- Daniel Mathonnet, De quelques remèdes à la piraterie maritime, D.M.F, n°726, 2011.

3- Djamchid Momtaz, La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, A.F.D.I, Vol 34, 1988.

4- François Laffoucrière, La responsabilité civile du pilote, DMF 694, Juillet Aout 2008.

5- Hugues Eudeline, Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui: Les risques d'une collusion contre-nature, EchoGéo, 10 | 2009

6 - Hugues Eudeline, Le terrorisme maritime contemporain, Stratégique 2012/2.

7- Hervé Boullanger, La face cachée du transport maritime par conteneurs, La Revue Maritime N° 456, Institut Français de la Mer, Mai 2000

8- Jean-Baptiste Charles et Erwann Couty, Loi relative à la piraterie maritime: le législateur rétablit l'arsenal pénal maritime, Revue de Droit des Transports, Juin 2011.

9 —Jean-Christophe. Martin, La répression des actes de piraterie maritime : développements de poursuites et détention des pirates somaliens, Annuaire français de droit international, Vol. 56, 2010.

10- Jean-Paul Pancarcio, L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international, A.F.D.I, Vol 31, 1985.

11- Jihan Seniora et Quentin Royet, Trafics d'armes par voie maritime Un phénomène difficile à surveiller, Note d'Analyse du Groupe de Recherche et d'information sur la Paix et la Sécurité , 26 juin 2012, Bruxelles.

12- Khansa Lagdami, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol.18, 2012.

- 13-** Kamel Haddoum, L'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime, à: Pierre Bonassies. Philippe Delebecque et Christian Scapel, Le droit maritime dans tous ses états, Presse universitaire d'Aix-Marseille, 2016 .
- 14-** Kiara Neri, Le Droit International face aux nouveaux défis de L'immigration clandestine en mer, Revue québécoise de droit international ,2013.
- 15-** Martin Fink, UN-mandated maritime arms embargo operations in Operation Unified Protector, The Military Law and Law of War Review, Vol.50, 2011.
- 16-** Maud Hubert, La piraterie maritime dans le golfe d'Aden État des lieux, Groupe de recherche et d'information sur la paix et la sécurité , 20 septembre 2010.
- 17-** Michel Morel. Aldo Napoli. Anne Littaye. Marie-Pierre Gleizes. Valérie Bazin. Bernard Alhadef. Christian Scapel. Bruno Leroy. Jacques Lebrevelec. Daniel Dejardin, Surveillance et contrôle des activités des navires en mer, Dans La Sécurité Globale. Menaces et Réponses, Dossier: REE N° 10, Novembre 2007.
- 18-** Treves Tullio, Intervention en haute mer et navires étrangers, Annuaire français de droit international, Vol. 41, 1995.
- 19-** Philippe Bonfils, Chronique Législative, revue de sciences criminelles et de droit pénal comparé, édition Dalloz, Avril/ juin 2011 n°2.
- 20-** Philippe Weckel, Synthèse des travaux, journées méditerranéennes sur la piraterie maritime 10 et 11 décembre 2009, D.M.F, n°710, janvier 2010.
- 21-** Remy Catheline , Les sociétés militaires privées dans la lutte contre la piraterie , Pyramides, Vol. 21, 2011.
- 22-** Rio Bray, La lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes, Centre d'études supérieures de la Marine, 2013.
- 23-** Sam Bateman, La piraterie maritime : des vérités qui dérangent, Revue La sécurité maritime, Forum du désarmement, (2010-II).
- 24-** Sébastien Benotti, Piraterie maritime : la maîtrise du risque ?, Note de Synthèse N° 199, Institut Supérieur d'Economie Maritime, Avril 2018.
- 25-** Valérie Boré Evno , La nouvelle législation française relative à la lutte contre la piraterie maritime (Une adaptation contrastée au droit internationale ), A.D.M.O, Université de Nantes, 2011, T, XXIX.

26- Vincent Groizeleau, La mer, autoroute de la drogue, Mer et Marine, 07/04/2014.

27- Yann Tephany, La lutte contre les narco Sous-Marins, Programme Human Sea, Faculté de Droit et des Sciences politiques de l'Université de Nantes , 21/04/2016.

28- Yann Tephany, Les Résolutions du Conseil de sécurité sur la Corée du Nord et la liberté des mers, Programme Human Sea, Faculté de Droit et des Sciences politiques de l'Université de Nantes, 10/04/2018.

#### **D- Les colloques:**

1- Cédric Lebœuf, Satellite Surveillance of the Sea: the Technical Evidence, a written revised version of a communication performed during the international symposium MARISK, Nantes, France, 26-27 January, 2012.

2-Jean-Christophe Martin, L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne: cohabitation, confrontation, coopération?, Actes du colloque de Monaco des 17-18 octobre 2013, Pedone, Paris, 2014.

3- Roland Le GOFF, Surveillance maritime: Nouvelles technologies et coopérations en vue du développement de la connaissance du domaine maritime, Le colloque international Zones maritimes: Le contrôle et la prévention du trafic illicite en mer s'est tenu les 5 et 6 octobre 2015, Nantes, France.

4- Valérie Boré Eveno, Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants: Quelles compétences pour les Etats ?, Le colloque international Zones maritimes: Le contrôle et la prévention du trafic illicite en mer s'est tenu les 5 et 6 octobre 2015, Nantes, France.

5- Kamel Haddoum, Le Droit Maritime Face aux nouvelles Technologies, Colloque International sur L'Intelligence Artificiel : Un nouveau Défi pour le Droit, organisé par Université d'Alger 1, Alger 27 et 28 Novembre 2018.

6- Kamel Haddoum, Le phénomène de l'immigration clandestine par voie maritime face l'obligation de sauvetage des personnes en détresse, Colloque International sur le phénomène de l'immigration clandestine et les moyens de lutte , organisé par le Centre

Universitaire de Naama, Institut de droit et des sciences politiques de Naama, le 16 et 17 Octobre 2018.

7- Kamel Haddoum, L'immigration clandestine par mer entre le devoir de secours et la répression, journée d'étude sur l'Immigration forcée et la crise des refugies dans les rives Méditerranéennes, organisé par la Faculté de Droit de Boudouaou, Université de Boumerdes, Boudouaou le 12 février 2018.

### **E- Les Textes juridiques étrangères:**

1- la loi du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer, Journal Officiel de la République Française, n°4, du 6 janvier 2011.

2- la Loi n°2005-1550 du 12 décembre 2005, Journal Officiel de la République Française, n°289 du 13 décembre 2005.

3- la loi no 92-684 du 22 juillet 1992 portant réforme des dispositions du code pénal relatives à la répression des crimes et délits contre les personnes, Journal Officiel de la République Française, n°169 du 23 juillet 1992.

4- l'ordonnance n° 2019-414 du 7 mai 2019 modifiant la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative à la lutte contre la piraterie et aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de police en mer, Journal Officiel de la République Française, n°107 du 8 mai 2019

5- la loi n° 2009-1437 du 24 novembre 2009 relative à l'orientation et à la formation professionnelle tout au long de la vie, Journal Officiel de la République Française, n°273 du 25 novembre 2009.

6- la loi n° 2013-711 du 5 août 2013 portant diverses dispositions d'adaptation dans le domaine de la justice en application du droit de l'Union européenne et des engagements internationaux de la France, Journal Officiel de la République Française, n°181 du 6 août 2013.

8- Ordonnance n° 2004-1248 du 24 novembre 2004 relative à la partie législative du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile, Journal Officiel de la République Française, n°274 du 25 novembre 2004.

9- la Loi relative à la lutte contre la piraterie maritime 30 decembre 2009, Moniteur Belge 14.01.2010.

### **F- Documents:**

- 1- Conseil de sécurité, Le Conseil de sécurité demande un rapport complet sur les efforts en vue d'aider les États à lutter contre les mouvements transfrontaliers illicites, 6760<sup>e</sup> séance, Département de l'information, New York, 25/04/2012.
- 2- DÉCISION (PESC) 2015/778 DU CONSEIL du 18 mai 2015, relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED), Journal officiel de l'Union européenne, L 122, 19.05.2015,
- 3- Règlement (CE) No 725/2004 du parlement européen et du conseil, du 31 mars 2004, relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, Journal officiel de l'Union européenne 25.11.2005, L 129/6, 29.4.2004.
- 4- Directive 2005/65/CE du parlement européen et du conseil, du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté des ports, Journal officiel de l'Union européenne, L 310/28, 25.11.2005.
- 5- Règlement (CE) No 2007/2004 du conseil, du 26 octobre 2004, portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, Journal officiel de l'Union européenne, L 349/1, 25.11.2004.
- 6- Action Commune 2008/851/PESC du conseil, du 10 novembre 2008, concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, Journal officiel de l'Union européenne, L 301/34, 12.11.2008.
- 7- Règlement (CE) No 2007/2004 Du Conseil du 26 octobre 2004, portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, Journal officiel de l'Union européenne, 25.11.2004, L 349/1.
- 8- Règlement (UE) 2016/1624 Du Parlement Européen et du Conseil du 14 septembre 2016, relatif au corps européen de garde-frontières et de garde-côtes, modifiant le règlement (UE) 2016/399 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement (CE) no 863/2007 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) no 2007/2004 du Conseil et la décision 2005/267/CE du Conseil, Journal officiel de l'Union européenne, 16.9.2016, L 251/10.

9- Reglement (UE) No 1052/2013 Du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2013, portant création du système européen de surveillance des frontières (Eurosur), Journal officiel de l'Union européenne, 6.11.2013, L 295/11.

10- Décision 2008/918/PESC du Conseil, du 8 décembre 2008, relative au lancement de l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie (Atalanta), Journal officiel de l'Union européenne, L 330, 9.12.2008

11- Décision 2010/766/PESC du Conseil, du 7 décembre 2010, modifiant l'action commune 2008/851/PESC concernant l'opération militaire de l'Union européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie, Journal officiel de l'Union européenne, L 327, 11.12.2010,

12- Décision (PESC) 2015/778 Du Conseil du 18 mai 2015, relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED), Journal officiel de l'Union européenne, L 122, 19.5.2015.

13- European Council, EUNAVFOR Med: EU agrees to start the active phase of the operation against human smugglers and to rename it "Operation Sophia", Press Release, 678/15, 28.09.2015.

14- projet du: " Lesdits ports, havres, rades et mouillages sont places sous la souveraineté des Etats dont ils bordent le territoire." Annuaire de l'Institut de Droit International, Vol 34, 1928.

15- Annuaire de l'Institut de Droit International, Vol 47 . II, 1957.

16- Commentaires sur les articles relatifs au droit de la mer, A.C.D.I., 1956, Vol.11.

17- Etat De La Migration Dans Le Monde 2010, L'avenir Des Migrations: Renforcer Les Capacités Face Aux Changements, OIM, 2010.

18- ONUDC, Le rapport mondial sur les drogues 2015.

19- HORIZONS, Jeudi 31 Mai 2018.

### **G- jurisprudence:**

1- Avis consultative du 9 juillet 2004, CIJ, Conséquences Juridique de L'édification d'un mur dans le territoire palestinien occupé.



- 2- Bankovic et autres C. Belgique et autres, Requête n°52207/99, CEDH.
- 3- Rigopoulos C. l'Espagne, Requête n°37388/99, CEDH , Décision finale, 12 janvier 1999.
- 4- Saadi C. Italie, Requête n°37201/06, CEDH, jugement de grande chambre, 28 février 2008.
- 5- Medvedyev et autres C. France, Requête n°3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 19 juillet 2008.
- 6- Medvedyev et autres C. France, Requête n°3394/03, CEDH, jugement de grande chambre, 29 mars 2010.
- 7- Aï Samatar et autres C. France, Requêtes n°17110/10 et 17301/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre 2014.
- 8- Hassan et autres C. France, Requêtes n°46695/10 et 54588/10, CEDH, Arrêt le 4 décembre 2014.

ثانيا: باللغة الإنجليزية:

#### A- Books:

- 1- Abbas Daher Djama, The phenomenon of Piracy off the Coast of Somalia: Challenges and Solutions of the International Community, United Nations, The Nippon Foundation, New York, December 2011.
- 2- Angela Carpenter, Security and Europe's Sea Ports: Threats and Issues facing Maritime Gateways to Europe, Chapter 3 in: Maria O'Neill, Ken Swinton & Aaron Winter, New Challenges for the EU Internal Security Strategy, Cambridge Scholars Publishing, 2013.
- 3- Angelos M. Syrigos, Developments on the Interdiction of Vessels on the High Seas, In: Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea" Time Before and Time After", Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/Boston, 2006.
- 4- Dimitrios Batsalas, Maritime Interdiction and Human Rights, In: Efthymios. Papastavridis & Kimberley . Trapp, La criminalité en mer/ Crimes at Sea, Hague Academy of international law, Martinus Nijhoff, Leiden/Boston, 2014.
- 5- Efthymios . Papastavridis, Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective, In: Efthymios. Papastavridis & Kimberley . Trapp, La criminalité en mer/ Crimes at Sea, Hague Academy of international law, Martinus Nijhoff, Leiden/Boston, 2014.
- 6- Ivan Shearer, Piracy, in: The Max Planck Encyclopedia of Public International Law, 2010.

- 7- Jasenko Marin, Miso Mudric & Robert Mikac, Private Maritime Security Contractors and Use of Lethal Force in Maritime Domain, In: Gemma Andreone, The Future of the Law of the Sea: Bridging Gaps Between National, Individual and Common Interests, Springer, Berlin, 2017.
- 8- John P. Grant & J. Craig Barker, The Harvard Research in International Law: Contemporary Analysis and Appraisal, Appendix 7, 2007.
- 9- Michael Edgerton, A Practitioner's Guide to Effective Maritime and Port Security, Hoboken, New Jersey, 2013.
- 10- Natalie Klein, Maritime Security and the Law of the Sea, Oxford University Press, 2012.
- 11- Peter Chalk, The maritime dimension of international security, Terrorism, Piracy and challenges for the United States, The RAND Corporation, Project air force, 2008.
- 12- Richard Alan Barnes, Flag States, Chapter 14 in: Donald Rothwell. Alex Oude Elferink. Karen Scott. and Tim Stephens, The Oxford Handbook on the Law of the Sea, Oxford University Press, 2015.

#### **B- Theses:**

- 1- Abdelnaser S. Mohamed Ali, Smuggling of Migrants in International Law: A critical analysis of the Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, Supplementing the United Nations Convention against Transnational Organised Crime, Thesis Doctor, University of Leicester, United Kingdom, 2014.
- 2- Ahmad Almaududy Amri, Maritime Security Challenges in Southeast Asia: Analysis of International and Regional Legal Frameworks, Thesis Doctor, School of Law, University of Wollongong, 2016.
- 3- Bjorn Robertstad Aune, The maritime trade in illicit drugs: The experience of the coastal member states of O.E.C.D., Thesis Doctor, University of London, 1989.
- 4- Rheny Pulungan, The Limitations of the international law on piracy and maritime terrorism: Options for strengthening maritime security in the Malacca Straits, Thesis Doctor, University of Melbourne, June 2014.

- 5- Yaron Gottlieb, International cooperation in combating modern forms of maritime piracy: Legal and policy dimensions, Thesis Doctor, University of Amsterdam, 2017.
- 6- Akah Judith Ewo, Maritime violence in the CEMAC region: causes, challenges and solution perspectives, Thesis Master, World Maritime University, Malmö, Sweden, 2017.
- 7- Annemarie Middelburg, Piracy in a Legal Context: Prosecution of Pirates Operating off the Somali Coast, Thesis Master, University Tilburg, Netherlands, July 2010.
- 8- Charlotte Dahl, Coastal State Jurisdiction over Foreign Flagged Vessels Suspected of Piracy, Human Trafficking and Oil Pollution Offences, and the Interrelationship with Flag State Jurisdiction: A Comparative Analysis, Master Thesis, Faculty Of Law, Lund University, Denmark, 2013.
- 9- Dominik Andreska, Coastal State Jurisdiction in Preventing Vessel Source Pollution: To Preserve Marine Environment or Freedom of Navigation?, thesis Master, Faculty of Law, University of Ísland, January 2017.
- 10- Fabian Jaensch, Migrants and Refugees at Sea, Thesis Master in European Law, University Ghent, Belgium, 2012.
- 11- Gauthier Moureau, The legal framework in order to fight against drug trafficking at sea: A critical analysis, Master thesis, University Ghent, 2016-2017.
- 12- Honor Lanham, Walk The Plank: Somali Pirates and international law, Thesis Master, University of Otago, New Zealand, October 2009.
- 13- Katharina Theresa. Kändler, The Violence at Sea. The Legal Framework to Combat Maritime Terrorism ,Master thesis, Faculty of Law , University of Norway, September 2016.
- 14- Lisa Nordøen, Arms control at sea: Legislating the Illicit Trafficking of Small Arms and Light Weapons in the Caribbean, Thesis Of Master, University of Oslo, 2011.
- 15- Nastexo Muxumed, Adding Piracy To The Rome Statute: A Good Idea?, Thesis Master, Faculty of Law, University Of Amsterdam, August 2011.
- 16- Shadi Elserafy, The Smuggling of Migrants across the Mediterranean Sea: States' Responsibilities and Human Rights, Master Thesis, Faculty of Humanities, University of Norway, 2018.

17- Steffi Marianne Plöger, The prevention of Maritime Terrorism, Thesis Master, Faculty of Law, University of Oslo, 2008.

18- Stephan Moreels, The insurability of maritime terrorism, Thesis Master, University of Ghent, Belgium, 2015 – 2016.

19- Thomas David Andrew Harré, Human trafficking for forced labour at sea: An assessment of new zealand's response, Master Thesis, University of Canterbury, New Zealand , 2013.

20- Yue Kiu Mark Leung, Legal challenges with the use of Vessel Protection Detachments and Private Maritime Security Company guards for on board ship protection against piracy, Master's Thesis in Law of the Sea, Faculty of Law, University of Norway, 2018.

### **C- Articles:**

1- Alexis Wilpon, Floating Armories: A legal grey area in arms trade and the law of the sea, Georgetown Journal of international law, Vol.48, 2017.

2- Andreas Graf, Countering Piracy and Maritime Terrorism in South East Asia and off the Horn of Africa – Applying the lessons learned from the Countermeasures against Maritime Violence in the Straits of Malacca to the Gulf of Aden-, PiraT-Working Papers on Maritime Security, N. 5, April 2011.

3- Angel Damayanti, Regional Maritime Cooperation in Maintaining Maritime Security and Stability: A Test Case for ASEAN Unity and Centrality, Journal of ASEAN Studies, Vol. 5, No. 2 ,2017.

4- Anna. Petrig, The use of force and firearms by private maritime security companies against suspected pirates, International & Comparative Law Quarterly , Vol.62, (2013),

5- Anne Bardin, Coastal State's Jurisdiction over Foreign Vessels, Pace International Law Review, Vol 14, April 2002.

6- Barry Kellman, Controlling the Arms Trade: One Important Stride for Humankind, Fordham International Law Journal, Vol 37,2014.

7- Ben Saul ,The Legal Response of the League of Nations to Terrorism, Journal of International Criminal Justice, Vol.4, 2006.

8- Bojan Mednikarov and Kiril Kolev, Terrorism on the sea, piracy, and maritime security, Information & Security, Vol. 19, 2006.

- 9- Brian Wilson, Human Rights and Maritime Law Enforcement, Stanford Journal Of International Law, Vol. 52, No. 2, 2016.
- 10- Byron Ramirez & Robert J. Bunker, Narco-Submarines. Specially Fabricated Vessels Used For Drug Smuggling Purposes, Small Wars Journal, 2015.
- 11- Catherine Zara Raymond, Maritime Terrorism in Southeast Asia: Potential Scenarios, Terrorism Monitor, Vol.4, Issue 7, April 2006.
- 12- Daniele Fabris, Crimes committed at sea and criminal jurisdiction: Current issues of international law of the sea awaiting The 'ENRICA LEXIE' Decision, Amsterdam Law Forum, Vol 9, No 2 (2017).
- 13- Daniel H. Joyner, The Proliferation Security Initiative: Nonproliferation, Counter proliferation, and International Law, Yale Journal of International Law, Vol 30, 2005.
- 14- Douglas Guilfoyle, The Proliferation Security Initiative: Interdicting Vessels in international waters to prevent the spread of weapon of mass destruction?, Melbourne University Law Review, Vol 29, 2005.
- 15- Douglas Guilfoyle , Piracy off Somalia, UN Security Council Resolution 1816 and IMO Regional Counter-Piracy efforts, International and Comparative Law Quarterly , Vol. 57, 2008.
- 16- Douglas Guilfoyle, Counter-Piracy law enforcement and human rights, International and Comparative Law Quarterly, Vol.59,2010.
- 17- Douglas Macfarlane, The Slave Trade and the Right of Visit Under the Law of the Sea Convention: Exploitation in the Fishing Industry in New Zealand and Thailand, Asian Journal of International Law, Vol.7, 2017.
- 18- Efthymios Papastavridis, The illicit trafficking of drugs, In: The IMLI manual on international maritime law, Vol III, 2016, Oxford University Press.
- 19-Efthymios Papastavridis, EUNAVFOR Operation Sophia and the International Law of the Sea, Maritime Safety and Security law Journal, Issue 2, 2016.
- 20- Eric Shea Nelson, Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats, Global Security Studies, Vol 3, 2012.
- 21- Eugene Kontorovich, A Guàntanamo on the sea, the difficulty of prosecuting pirates and terrorists, California Law Review, Vol.98, 2010.

- 22- Frederick Chew, Piracy, maritime terrorism and regional interests, Geddes Papers, 2005.
- 23- Graham Gerard Ong, Ships can be dangerous too: Coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's maritime security framework, ISEAS Working Paper, International Politics & Security, Series No. 1 2004.
- 24- Griffiths Hugh & Jenks Michael, Maritime transport and destabilizing commodity flows, SIPRI Policy Paper, n° 32, janvier 2012.
- 25- Gustavo Mauricio Bastien Olvera, The Security Council and the illegal transfer of small arms and light weapons to non-state actors, Mexican Law Review, Vol. VI, No. 2, 2014.
- 26- Gwenaële Proutière-Maulion, UN Security Council Resolution 2240: Authorizing Member States to Intercept Vessels off Libyan Coast Suspected of Migrant Smuggling, Programme Human sea, 19/11/2015.
- 27- Jacqueline Bhabha, Human Smuggling, Migration and Human Rights, the International Council on Human Rights Policy, 2005.
- 28- James Thuo Gathii, Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured by Third States Under Kenyan and International Law, Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review, Vol.31, 2009.
- 29- Jasmine Coppens, The Lampedusa Disaster: How to Prevent Further Loss of Life at Sea?, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Vol 7, December 2013.
- 30 - Jayant Abhyankar , Piracy and maritime violence a continuing threat to maritime industry, ICC, IMB, November 2002.
- 31- Jean-Paul Laborde, Role of the United Nations and United Nations Office on Drugs and Crime in the Facilitation, Accession and Implementation of the 13 Universal Legal Instruments Against Terrorism, From Resource Material, Series No. 71, 2007.
- 32- Joel A. Doolin, The Proliferation Security Initiative—Cornerstone of a New International Norm, Naval War College Review, Vol. 59, 2006
- 33- Johan Scholliers. Antti Permala . Sirra Toivonen . Hannu Salmela, Improving the security of containers in port related supply chains , Transportation Research Procedia, Vol.14, 2016.

- 34-** Joses Yau Meng Wee, Maritime Terrorism threat in Southeast Asia and its challenges, Journal of the Singapore Armed Forces, Vol. 43, No2, 2017.
- 35-** Kerstin Petretto, Weak States off-shore- Piracy in modern times, Hans Seidel Foundation, East African Human Security Forum, Discussion paper, March, 2008.
- 36-** Kiara Neri , The use of force by military vessel protection detachments, Military Law and the Law of War Review, Vol 51, 2012.
- 37-** Lisa-Marie Komp, The Duty to Assist Persons in Distress: An Alternative Source of Protection against the Return of Migrants and Asylum Seekers to the High Seas?, International refugee law series, Vol 7, 2016.
- 38-** Lydelle Joubert, The extent of maritime terrorism and piracy: A comparative analysis, Journal of Military Studies, Vol 41, 2013.
- 39-** Mariagiulia Giuffré, Access to Asylum at Sea? Non-refoulement and a Comprehensive Approach to Extraterritorial Human Rights Obligations, International refugee law series, Vol 7, 2016.
- 40-** Mario Silva, Somalia, State Failure, piracy and the challenges to international law, Virginia Journal Of International Law, Vol. 50, Issue 3 ,Spring 2010.
- 41-** Marten .Zwanenburg, Military vessel protection detachments: the experience of the Netherlands, , Military Law and the Law of War Review, Vol 51, 2012.
- 42-** Martin N. Murphy, Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy & Maritime Terrorism in the Modern World, HURST Publishers, London, 2008.
- 43-** Michael Becker, The Shifting Public Order of the Oceans " Freedom of Navigation and the Interdiction of Ships at Sea", Harvard International Law Journal, Vol 46, 2005.
- 44-** Natalie Klein, A Maritime Security Framework for the Legal Dimensions of Irregular Migration by Sea, International refugee law series, Vol 7, 2016.
- 45-** Nikoleta Radionov, Presumption of Shipmaster's Criminal Responsibility for Narcotic Drugs in Ship's Cargo – Maritime Reality Check, Comparative Maritime Law , Vol. 49 Issue 164, 2010.

- 46-** Ondřej Filipec, The Evolution of EU counter-piracy policy, European Journal of Transformation Studies, Vol 5, No 1, 2017.
- 47-** Patricia Jimenez Kwast, Maritime Interdiction of Weapons of Mass Destruction In International Legal Perspective, Netherlands Yearbook of International Law, 2007.
- 48-** Paul R. Williams & Lowry Pressly, Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution, Case Western Reserve Journal of International Law, Vol. 46, 2013.
- 49-** Rebecca Surtees, Trapped at Sea. Using the Legal and Regulatory Framework to Prevent and Combat the Trafficking of Seafarers and Fishers, Groningen Journal of International Law, vol 1(2), 2013.
- 50-** Rizky Reza Lubis, Securitization of Maritime Security Issues in Supporting Indonesia's Defense Diplomacy at ADMM-PLUS on Maritime Security, Journal of Defense & State Defense, Vol 8, N.1, April 2018.
- 51-** Saiful Karim, The rise and fall of the international law of maritime terrorism: The ghost of piracy is still hunting!, New Zealand Universities Law Review, Vol.26, June 2014.
- 52-** Saiful Karim, Maritime Terrorism and the Role of Judicial Institutions in the International Legal Order, Publications on Ocean Development, Vol 82, October 2016.
- 53-** Sam Bateman, Coast Guards: New Forces for Regional Order and Security, Asia Pacific Issues, Analysis from the East-West Center, No. 65, January 2003.
- 54-** Sam Bateman, Assessing the Threat of Maritime Terrorism: Issues for the Asia Pacific Region, Security Challenges, Vol.2, October 2006.
- 55-** Sandra L. Hodgkinson, International Law in Crisis: Seeking the Best Prosecution Model for Somali Pirates, Case Western Reserve Journal of International Law, Vol.44, 2011.
- 56-** Seunghwan Kim, Non-Refoulement and Extraterritorial Jurisdiction: State Sovereignty and Migration Controls at Sea in the European Context, Leiden Journal of International Law, Vol.30, 2017.
- 57-** Sibylle bauer & mark bromley, Implementing the arms trade treaty: Building on available guidelines and assistance activities , SIPRI Background Paper, May 2015.



- 58- Sophia Kopela, Port-state Jurisdiction, Extraterritoriality and the Protection of Global Commons, *Ocean Development & International Law*, Vol 47, Issue 2, 2016.
- 59- Srilatha Vallabu, Privately Contracted Armed Security Personnel in Indian Ocean Region, The international symposium Maritime areas: Control and prevention of illegal trafficking at sea was held on October 5 and 6, 2015, Nantes, France.
- 60- Stefan Talmon, The Security Council as World Legislature, *American Journal of International Law*, Vol.99, 2005.
- 61- Suk Kyoon Kim, The Expansion of and Changes to the National Coast Guards in East Asia, *Ocean Development & International Law*, Vol 49, 2018.
- 62- Todd Quinn, Terror Australis - How Maritime Terrorism Affects Australia, *Queensland University of Technology Law Journal*, Vol. 15, 1999.
- 63- Tom Obokata, Smuggling of Human Beings from a Human Rights Perspective: Obligations of Non-State and State Actors under International Human Rights Law, *International Journal of Refugee Law*, Vol 17, 2005.
- 64- Tom Obokata, Boat Migrants as the Victims of Human Trafficking: Exploring Key Obligations through Human Rights Based Approach, *International refugee law series*, Vol 7, 2016.
- 65- Tullio Treves, Piracy, law of the sea and use of force, Developments off the Coast of Somalia, *European Journal of International Law*, Vol.20, No.2, 2009.
- 66- Tulio Treves, Human Rights and the Law of the Sea, *Berkeley Journal of International Law*, Vol. 28, 2010.
- 67- Victor Huang, 'Building Maritime Security in Southeast Asia: Outsiders Not Welcome?', *Naval War College Review*, Vol. 61, No. 1, 2008.
- 68- Wolff Heintschel von Heinegg, The current state of the law of naval warfare: A fresh look at the San Remo Manual, *International Law Studies*, Vol 82, 2006
- 69- Yvonne M. Dutton, gunslingers on the high seas: a call for regulation, *Duke Journal of Comparative & International law*, Vol.24, 2013, P.108.

### **C- Documents and Reports:**

- 1- Code ISPS, adoptée le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc. SOLAS/CONF.5 /34, Annexe 1.
- 2- Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships, Adopted on 2 December 2009, IMO, London, Doc. A 26/ Res. 1025.
- 3- Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of somalia, IMO, Res A.1002 (25), Adopted on 29 November 2007, Doc. A 25/Res.1002.
- 4- Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, 13 the session, Doc.A.13 /Res.545.
- 5- Prevention and suppression of acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, 17 the session, Doc. A. 17/Res.683.
- 6- Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ship, IMO, MSC/Circ.622/Rev.1, 16 June 1999.
- 7- Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, MSC/Circ.623/Rev.3, 29 May 2002.
- 8- Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships, IMO, 22 the session, Doc.A.22/Res.922.
- 9- Measures to prevent the registration of "Phantom" Ships, IMO, 22 the session, Doc.A.22/Res. 923.
- 10- Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia developed by the industry, IMO, MSC.1/Circ.1335, 29 September 2009.
- 11- Review of measures and procedures to prevent acts of terrorism which threaten the security of passengers and crews and the safety of ships, IMO, 22 the session, Doc.A.22/Res.924.
- 12- Revision of the Guidelines for the prevention and suppression of the smuggling of drugs, psychotropic substances and precursor chemicals on ships engaged in international maritime traffic, IMO, 24th session, Doc. A 24/Res.985.
- 13- Revised Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals on Ships Engaged in International Maritime Traffic, IMO, MSC.228(82), 7 December 2006.

- 14- Combating unsafe practices associated with the trafficking or transport of migrants by sea, IMO, Res. A. 867 (20), 27 November 1997.
- 15- Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking or Transport of Migrants by Sea, IMO, Doc. MSC/Circ.896/Rev.1, 12 June 2001, Annex.
- 16- Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking or Transport of Migrants by Sea, IMO, MSC.1/Circ.896/Rev.2, 26 May 2016.
- 17- Global SAR Plan Containing Information on the Current Availability of SAR Services, IMO, Doc. SAR.8/Circ.1/Corr.3 20 October 2005.
- 18- Djibouti Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the western Indian Ocean and Gulf of Aden, adopted on 29 January 2009, IMO, The 102 session, Doc. C 102/14.
- 19- The Manila Amendments to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code, Text adopted by the Conference in 3 August 2010, IMO, Doc. STCW/CONF.2/34.
- 20- IMO, Piracy and armed robbery against ships: Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, Doc: MSC.1/Circ.1333/Rev.1, 12 June 2015, Annex.
- 21- Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area , IMO, 25 May 2012, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, Annex.
- 22- Reports on acts of piracy and armed robbery against ships, IMO, Annual Report 2008, London, Doc. MSC.4 /Circ.133.
- 23- Piracy and Armed Robbery Against Ships, IMB, 2018 Annual Report.
- 24- Review of Maritime Transport 2009, Report by the UNCTAD Secretariat, UN New York and Geneva, 2009.
- 25- UNCTAD, container security: major initiatives and related international developments, Doc: UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1, 26 February 2004.
- 26- UNODC, Model Law against the Smuggling of Migrants, Vienne, United Nations, 2010.

- 27- UNODC, counter-Piracy program: Support to the trial and Related Treatment of Piracy Suspects, Issue 5, February 2011
- 28- UNODC & WCO, Container Control Programme, Annual Report 2014.
- 29- UNODC & WCO, Container Control Programme, Annual Report 2017.
- 30- UNODC, Global Study on Smuggling of Migrants 2018, United Nations, June 2018.
- 31- World Drug Report 2018, UNODC.
- 32- International Organization for Migration, World Migration Report 2018.
- 33- International Organization for Migration, Identification and Tracing of Dead and Missing Migrants, Fatal Journeys, Vol. 2, 2016.
- 34- International Organization for Migration, Improving Data on Missing Migrants, Fatal Journeys, Vol. 3, 2017.
- 35- CND, Res.43/5, Enhancing multilateral cooperation in combating illicit traffic by sea, 15 March 2000.
- 36- CND, Res.44/6, Enhancing multilateral cooperation in combating illicit traffic by sea, 28 March 2001.
- 37- CND, Res.46/3, Enhancing multilateral cooperation in combating illicit traffic by sea, 15 April 2003.
- 38- INTERPOL GSI Vision: 21st Century Law Enforcement to Meet Global Threats, Doc. AG-2008 RES-09.
- 39- INTERPOL, Rapport Annuel 2011.
- 40- United States, Trade Policy Review, Doc: (WT/TPR/S/126).
- 41- United Nations, Yearbook of the International Law Commission 1956, Volume II, Documents of the 8th Session including the report of the Commission to the General Assembly, 1957, New York: United Nations.
- 42- Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Rights Freedoms, 4 November 1950, 213 UNTS 222.
- 44- UNHCR, Interception of Asylum-Seekers and Refugees: The International Framework and Recommendations for a Comprehensive Approach, UN.Doc EC/60/SC/CRP.17, 9 June 2000.
- 45- Model National Law on Acts of Piracy and Maritime Violence, comite maritime international, Yearbook, 2001.

46- Legislatives Guides for the Implementation of the United Nations Convention against Transnational Organised Crime and the Protocols thereto ,United Nations, 2004.

47- Integrating Maritime Surveillance, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament , Publications Office of the European Union, 2010.

#### **D- Judicial decisions:**

1- The Corfu Channel Case (U.K. v. Albania), ICJ, Judgment of 9 April 1949.

2- Case concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States of America), ICJ, Judgment of 27 June 1986

3- Oil Platforms case (Islamic Republic of Iran v. United States of America), ICJ, Judgment of 6 November 2003.

4- Case of Amuur v. France, Application no. 19776/92, ECHR, Judgment 25 June 1996.

5- Furdik v. Slovakia, App 42994/05, ECHR, 2 December 2008.

6- Hirsi Jamaa and Others v. Italy, Application no. 27765/09, ECHR, Grand chamber, Judgment 23 February 2012.

7- Case of Austin and Others v. the United Kingdom, Applications nos. 39692/09, 40713/09 and 41008/09, ECHR, Grand chamber, Judgment 15 March 2012.

#### **E- Electronic references:**

1- ‘700 migrants feared dead in Mediterranean shipwreck’, The Guardian, 19 April 2015, available at:

<https://www.theguardian.com/world/2015/apr/19/700-migrants-feared-dead-mediterranean-shipwreck-worst-yet>

2- Sue Soo-ha Yang, Legal Basis for State Interception of Shipments on High Seas: Legality of the Naval Interdiction under the “Proliferation Security Initiative”, PP.2-3, available at:

[http://lcn.org/disarmament/MEMO\\_NK\\_interdiction.PDF](http://lcn.org/disarmament/MEMO_NK_interdiction.PDF)

3- Proliferation Security Initiative, Global Security, available at:

<https://www.globalsecurity.org/military/ops/psi.htm>

## فهرس المحتويات:

رقم الصفحة	المحتوى
01	مقدمة
11	الباب الأول: الجوانب القانونية للأفعال المهددة للأمن البحري
13	الفصل الأول: أعمال العنف البحري
15	المبحث الأول: القرصنة و السطو المسلح على السفن
15	المطلب الأول: مفهوم القرصنة البحرية
16	الفرع الأول: نشأة و تطور القرصنة البحرية
16	أولاً: نشأة القرصنة البحرية
18	ثانياً: القرصنة البحرية بعد الميلاد و في القرون الوسطى
19	ثالثاً: القرصنة البحرية من القرون الوسطى حتى منتصف القرن 19
20	رابعاً: القرصنة البحرية المعاصرة
21	1- أسباب انتشار ظاهرة القرصنة البحرية و ازدهارها
22	1-1- كثافة الحركة الملاحية في الممرات البحرية الضيقة
23	1-2- الأزمات الإقتصادية
24	1-3- الأزمات السياسية
25	1-4- ضعف أو إنهيار النظام القضائي و الإداري
27	2- أساليب تنفيذ عمليات القرصنة البحرية
29	الفرع الثاني: تعريف القرصنة البحرية
29	أولاً: التعريف الفقهي للقرصنة البحرية
29	1- الفريق الأول
30	2- الفريق الثاني
32	ثانياً: التعريف الإتفاقي للقرصنة البحرية
33	1- تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958
34	2- تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

37	3- تعريف القرصنة البحرية طبقا لاتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام 1988
39	4- تعرف القرصنة البحرية في اتفاق ريكاب (ReCAAP)
39	5- تعريف القرصنة البحرية وفقا لمدونة جيبوتي لقواعد السلوك
40	ثالثا: تعريف القرصنة البحرية في التشريعات الداخلية
45	المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية
45	الفرع الأول: عناصر قيام جريمة القرصنة البحرية
46	أولاً: ارتكاب أعمال عنف أو احتجاز أو سلب
47	ثانياً: شرط الأغراض الخاصة
50	ثالثاً: شرط السفينتين
53	رابعاً: الحدود الجغرافية
56	الفرع الثاني: تمييز القرصنة البحرية عن الأعمال المشابهة لها
56	أولاً: تمييز القرصنة البحرية عن أعمال الثوار البحرية
57	ثانياً: تمييز القرصنة البحرية عن السطو المسلح على السفن
60	المبحث الثاني: الإرهاب البحري
60	المطلب الأول: مفهوم الإرهاب البحري
61	الفرع الأول: تعريف الإرهاب البحري
64	أولاً: التعريف الفقهي للإرهاب البحري
65	ثانياً: التعريف الاتفاقي للإرهاب البحري
65	1- تعريف الإرهاب البحري من قبل مجلس التعاون الأمني في آسيا والمحيط الهادئ
66	2- تعريف الإرهاب البحري وفق ما تعرضه المنظمة البحرية الدولية
67	3- تعريف الإرهاب البحري في بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005
68	4- تعريف الإرهاب البحري في بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة في الجرف القاري لعام 2005
69	ثالثاً: تعريف الإرهاب البحري في التشريعات الداخلية
71	الفرع الثاني: حقيقة الإرهاب البحري
71	أولاً: نشأة ظاهرة الإرهاب البحري

74	ثانيا: أسباب انتشار الإرهاب البحري
76	ثالثا: الأهداف والسيناريوهات المحتملة لعمليات الإرهاب البحري
76	1- السفن
77	2- الموانئ
78	3- السيناريوهات المحتملة لعمليات الإرهاب البحري
80	المطلب الثاني: تمييز الإرهاب البحري عن أعمال العنف البحري الأخرى
80	الفرع الأول: تمييز الإرهاب البحري عن السطو المسلح على السفن
81	الفرع الثاني: تمييز الإرهاب البحري عن القرصنة البحرية
81	أولا: أوجه التداخل بين القرصنة والإرهاب البحري
83	ثانيا: أوجه الاختلاف بين القرصنة و الإرهاب البحري
85	الفصل الثاني: أعمال التهريب البحري
87	المبحث الأول: الاتجار غير المشروع بالمخدرات و السلاح عبر البحر
88	المطلب الأول: الاتجار غير المشروع بالمخدرات
91	الفرع الأول: الإطار القانوني الدولي لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر
91	أولا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (UNCLOS)
94	ثانيا: اتفاقية فيينا لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988
97	ثالثا: التشريعات الثنائية والإقليمية لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر
98	1- الاتفاقات الثنائية
99	2- الاتفاقات الإقليمية
100	أ- اتفاقية المجلس الأوروبي
100	ب- اتفاق سان خوسيه المتعلق بالبحر الكاريبي
101	ج- الاتفاقية العربية لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المؤثرات العقلية
102	الفرع الثاني: عناصر قيام جريمة الاتجار غير المشروع بالمخدرات عبر البحر
105	الفرع الثالث: أساليب و وسائل تهريب المخدرات عبر البحر



106	أولاً: أساليب تهريب المخدرات عبر البحر
106	1- التهريب الذاتي
106	2- التهريب باستخدام السفن
108	3- التهريب باستعمال الحاويات
109	4- التهريب باستخدام الغواصات
109	ثانياً: الدروب البحرية لتهريب المخدرات
112	المطلب الثاني: الاتجار غير المشروع بالأسلحة عبر البحر
114	الفرع الأول: النظام القانوني لمكافحة الاتجار غير المشروع بالأسلحة التقليدية والأسلحة الصغيرة والأسلحة الخفيفة عبر البحر (SALW)
115	أولاً: بروتوكول الأسلحة النارية لعام 2001
116	ثانياً: معاهدة تجارة الأسلحة ATT
118	ثالثاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار UNCLOS
122	الفرع الثاني: الحظر البحري لأسلحة الدمار الشامل
124	أولاً: مبادرة أمن الانتشار PSI
131	ثانياً: قواعد الحظر الاستثنائية
131	1- حالة الصراع المسلح في البحر
133	2- تفويضات مجلس الأمن
134	3- حالة الدفاع الشرعي في البحر
136	المبحث الثاني: أعمال الهجرة غير الشرعية و الاتجار بالبشر عبر البحر
136	المطلب الأول: الهجرة غير الشرعية عبر البحر
139	الفرع الأول: قصور القانون الدولي في مواجهة الهجرة غير الشرعية عبر البحر
139	أولاً: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار
141	ثانياً: بروتوكول قمع تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو لعام 2000
144	الفرع الثاني: البعد الإنساني للهجرة غير الشرعية عبر البحر

149	المطلب الثاني: الاتجار بالبشر عبر البحر
151	الفرع الأول: الإطار القانوني الكلاسيكي لمكافحة تجارة الرقيق عبر البحر
155	الفرع الثاني: الإطار القانوني الحديث لقمع جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر
156	أولاً: مكافحة السخرة و العمل القسري في البحر
157	1- القانون الدولي لمكافحة الاتجار بالبشر
158	2- القانون البحري الدولي
160	3- القانون الدولي للبحار
162	ثانياً: قمع نقل ضحايا الاتجار بالبشر عبر البحر
167	الباب الثاني: الجهود الدولية لمكافحة الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر
168	الفصل الأول: التعاون الدولي لمواجهة الجرائم البحرية
169	المبحث الأول: دور المنظمات الدولية في قمع الجرائم البحرية
169	المطلب الأول: دور الأمم المتحدة في قمع الجريمة البحرية
169	الفرع الأول: مجلس الأمن
170	أولاً: قرارات مجلس الأمن المتعلقة بالسواحل الصومالية
173	1- التفويض باتخاذ الإجراءات الضرورية لمكافحة أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية
175	2- فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال (CGPCS)
177	ثانياً: قرار مجلس الأمن رقم 1373
179	ثالثاً: قرارات مجلس الأمن لمنع تهريب السلاح عبر البحر
179	1- قرارات مجلس الأمن المتعلقة بحظر الأسلحة على كوريا الشمالية
181	2- قرارات مجلس الأمن المتعلقة بحظر توريد الأسلحة الإيرانية
182	3- قرارات مجلس الأمن المتعلقة بحظر توريد الأسلحة إلى ليبيا
184	رابعاً: قرارات مجلس الأمن المتعلقة بقمع تهريب المهاجرين و الاتجار بالبشر عبر البحر
186	الفرع الثاني: الجمعية العامة
190	الفرع الثالث: مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات و الجريمة

	(UNODC)
194	المطلب الثاني: جهود المنظمات الدولية المتخصصة و الإقليمية
194	الفرع الأول: المنظمات الدولية المتخصصة
194	أولا: المنظمة البحرية الدولية
200	ثانيا: المنظمة الدولية للشرطة الجنائية INTERPOL
203	الفرع الثاني: التعاون الدولي الإقليمي
203	أولا : الاتحاد الأوروبي
207	ثانيا : جامعة الدول العربية
209	ثالثا : رابطة دول جنوب شرق آسيا ASEAN
213	المبحث الثاني: الإجراءات العملية لمنع و قمع الجرائم البحرية
213	المطلب الأول: تدابير الحماية دون استخدام القوة
213	الفرع الأول: المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (Code ISPS)
216	أولا: مضمون المدونة
216	1- أهداف المدونة
218	2- نطاق تطبيق المدونة
218	3- المتطلبات الأمنية
219	ثانيا: تطبيقات المدونة في التشريع الجزائري
220	1- التشريعات السابقة على إصدار (Code ISPS)
220	2- التزام المشرع الجزائري بأحكام (Code ISPS)
222	الفرع الثاني: الإجراءات الوقائية لمواجهة القرصنة البحرية
223	أولا : التدابير الوقائية قبل الإبحار
223	1- الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني
223	2- وضع خطة أمن السفينة
225	ثانيا: خطة أمن السفينة و تدابير المنع
225	1- التأكد من ملائمة خطة أمن السفينة بصفة مستمرة
225	2- التثبت من سلامة خط الإبحار و تجنب الأماكن الخطرة و ملائمة وقت الرسو
226	3- استمرار المراقبة و اليقظة على السفينة سواء الرادارية أو العادية

227	4- التأكد من سلامة أجهزة الاتصال و استمرار المراقبة الراديوية
228	5- التأكد من صلاحية الإضاءة و أجهزة الإنذار و إقفال المناطق الهامة
229	6- التأكد من صلاحية مشاعل الاستغاثة و جاهزية الأسلحة النارية وخرائط المياه
230	ثالثا: تنفيذ خطة أمن السفينة و التصدي لهجوم القرصنة
230	1- الإجراءات المتبعة عند الاشتباه باعتداء القرصنة
231	2- الإجراءات المتبعة في حالة الاعتداء من القرصنة
232	3- الإجراءات المتخذة في حالة سيطرة المهاجمين على السفينة
232	4- الإجراءات المتبعة بعد انتهاء هجوم القرصنة أو انسحابهم
233	الفرع الثالث: إستخدام برامج المراقبة البحرية لصد الأعمال غير المشروعة
236	أولاً: الرقابة على الحاويات
238	ثانياً: مراقبة الحدود البحرية
241	المطلب الثاني: إجراءات المكافحة باستخدام القوة
241	الفرع الأول: الحماية الذاتية للسفن (الأمن البحري الخاص)
243	أولاً: فصائل حماية السفن (VPDs)
244	ثانياً: شركات الأمن البحري الخاصة (PMSCs)
245	ثالثاً: المعوقات القانونية التي تعترض أسلوب الحماية الذاتية للسفن
245	1- تحديد المسؤوليات
246	2- مشكلة حمل الأسلحة على متن السفينة
247	3- شروط استخدام القوة
250	الفرع الثاني: الردع الجماعي للأفعال غير المشروعة المرتكبة في البحر
251	أولاً: عمليات ردع القرصنة البحرية و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية
251	1- عملية أتلانتا <b>Opération Atlanta</b>
254	2- عملية تحالف حماة السفن <b>Operation Allied Provider</b>
255	3- عملية درع المحيط <b>Operation Ocean Shield</b>
256	4- عمليات القوات البحرية المشتركة

257	ثانيا: عملية قمع تهريب المهاجرين و الاتجار بهم جنوب وسط البحر المتوسط (Operation Sophia)
261	الفصل الثاني: مسؤولية الدول في ضبط و محاكمة مرتكبي الجرائم البحرية
262	المبحث الأول: الاختصاص القضائي بنظر الجرائم البحرية
263	المطلب الأول: الاختصاص الإقليمي و الشخصي للدولة
264	الفرع الأول: الاختصاص الإقليمي
264	أولا: الدولة الساحلية
278	ثانيا: دولة العلم
287	الفرع الثاني: الاختصاص الشخصي
292	المطلب الثاني: الاختصاص العالمي
293	الفرع الأول: إعمال مبدأ الاختصاص العالمي تطبيقا لأحكام الاتفاقيات الدولية
295	الفرع الثاني: تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي تنفيذا لقرارات مجلس الأمن
301	المبحث الثاني: تكييف إجراءات الضبط و المحاكمة تماشيا مع حقوق الإنسان
301	المطلب الأول: إجراءات ضبط ومحاكمة مرتكبي الجرائم البحرية
301	الفرع الأول: رجال إنفاذ القانون في البحر
302	أولا: حراس الشواطئ ( خفر السواحل)
306	ثانيا: ربانة السفن
307	ثالثا: قادة السفن الحربية و الحكومية
309	الفرع الثاني: ضبط مرتكبي الجرائم البحرية
310	أولا: حق الإقتراب من السفن و زيارتها و تفتيشها
314	ثانيا: المطاردة الحثيثة
317	الفرع الثالث: ملاحقة مرتكبي الجرائم البحرية قضائيا
318	أولا: التسليم
321	ثانيا: المحاكمة

322	1- المحاكم المختصة بنظر الجرائم البحرية
324	2- العقوبات المقررة للجرائم البحرية
329	المطلب الثاني: التزام الدول باحترام قواعد حقوق الإنسان
329	الفرع الأول: الأساس القانوني
330	أولاً: القانون الدولي المعني بمكافحة الجرائم البحرية
331	ثانياً: القانون الدولي للبحار
333	ثالثاً: القانون الدولي لحقوق الإنسان
334	رابعاً: القانون الدولي للاجئين
335	الفرع الثاني: الولاية القانونية
338	الفرع الثالث: حقوق وضمانات الأشخاص أثناء مرحلة الضبط والمحاكمة
339	أولاً: الحق في الحياة
339	1- عدم التعسف في استخدام القوة
340	2- الإنقاذ البحري
342	ثانياً: الحق في عدم الإعادة القسرية
346	ثالثاً: الحق في الإحالة الفورية على الجهة المختصة للفصل في مشروعية احتجازهم
348	رابعاً: الحق في محاكمة عادلة و نزيهة
352	خاتمة
362	قائمة المراجع و المصادر
	فهرس المحتويات

## ملخص:

لقد عمل المجتمع الدولي على التصدي للأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، بخلق إطار قانوني لمكافحة تلك الأعمال على اختلافها، سواء كانت أعمال العنف البحري أو أعمال التهريب، ثم دعم هذا الإطار باتخاذ المزيد من التدابير العملية الوقائية و الردعية لمواجهة تلك الجرائم، التي جسدتها قرارات و عمليات المنظمات الدولية العالمية و الإقليمية، و حدد مسؤولية ضبط و محاكمة مرتكبي تلك الأفعال، بتوزيع الاختصاص القضائي بنظر تلك الجرائم على جميع الدول، بما يتماشى وقواعد حقوق الإنسان.

الكلمات المفتاحية: العنف البحري، التهريب البحري، المنظمات الدولية، الاختصاص القضائي

**Résumé :** La communauté internationale a agi pour faire face aux actes illicites en mer en créant un cadre juridique pour lutter contre ces différents actes, qu'il s'agisse d'actes de violence maritime ou d'actes de contrebande, et soutenir ce cadre en prenant des mesures préventives et dissuasives plus pratiques pour faire face à ces crimes qui sont incarnées par les décisions et les processus des organisations internationales mondiales et régionales, et elle a aussi précisé la responsabilité d'arrêter et de poursuivre les auteurs de ces actes en répartissant la juridiction compétente à tous les pays pour ces crimes conformément aux règles des droits de l'homme.

**Les mots clés:** Violence maritime, Contrebande, les organisations internationales, Juridiction

## **Abstract:**

The international community has worked to confront the illegal acts committed at sea by creating a legal framework to fight against these various acts, whether they are acts of maritime violence or acts of smuggling and support this framework by taking measures preventive and dissuasive more practical in dealing with these crimes which are embodied by the decisions and processes of world and regional international organizations, and it also clarified the responsibility to arrest and prosecute the perpetrators of these acts by distributing the jurisdiction to all countries for these crimes in accordance with the rules of human rights.

**The key words:** Maritime violence, Smuggling at Sea, International organizations, Jurisdiction.