

جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجزائي.



الدكتور / صحراوي نور الدين.
الدكتور / بوزوينت محمد ياسين.
جامعة تلمسان / الجزائر.
nour_sahraoui@yahoo.fr



مقدمة:

إن اكتساب السفينة لجنسية دولة معنية أهمية كبرى خاصة، في مسألة تنازع القوانين وتحديد القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة فوقها. فقد تعترض السفينة أثناء رحلتها البحرية حوادث كالتصادم البحري مثلا، ويترتب عن هذا التصادم مسؤولية سواء كانت مدنية أو جزائية، فإنه يثور التساؤل عن القانون الواجب التطبيق عندما يقع التصادم في منطقة أعالي البحار، إذ يعرف القانون الدولي مبدأ حرية البحار الذي يعني أنه لا يمتد سلطان دولة على ما يجاور بحرها الإقليمي.

فإن المبدأ العام في القانون الجنائي هو أن كل دولة تطبق قانونها على الجرائم المرتكبة في الإقليم الخاضع لسيادتها دون تمييز، سواء كان الجاني مواطنا أو أجنبيا، وعليه فلا يجوز للقاضي الجزائري أن يطبق قانونا جزائيا غير قانون دولته على عكس القاضي المدني في حالة ما إذا وجد تنازع بين القوانين وأحالت قاعدة الإسناد الوطنية تطبيق القانون الأجنبي.

و هذا المبدأ نص عليه قانون العقوبات الجزائري¹ في المادة الثالثة، على أنه يطبق قانون العقوبات على كافة الجرائم التي ترتكب على أراضي الجمهورية ويقصد بأراضي الجمهورية كل الأراضي التابعة لسيادة الدولة وتتدخل في ذلك الأراضي اليابسة، الإقليم البحري في حدود المياه الإقليمية للدولة والإقليم الجوي الذي يعلوها وكذا الطائرات والسفن التي تحمل علم الدولة وجنسيته في أي موقع كانت.

لذا سنحاول تحديد مسألة الاختصاص القضائي أثناء ارتكاب الجريمة على ظهر السفينة في منطقة أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة كمطلب أول، وتحديد مسألة الاختصاص القضائي في حالة ارتكاب الجريمة أثناء مرور السفينة بالمياه الإقليمية لدولة أجنبية أو أثناء رسوها في ميناءها أين تثار هنا مسألة تنازع الاختصاص، بين قضاء الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها وبين قضاء الدولة التي وقعت الجريمة على مياهها الإقليمية كمطلب ثاني.

المطلب الأول: الاختصاص الجزائي في منطقة أعالي البحار.

أعالي البحار هي مناطق المحيطات التي تقع خارج سلطة أية دولة. وتبدأ بشكل عام بعد 200 ميل بحري من سواحل الدول المتاخمة للمحيطات، وتتساوى حقوق الدول في أعالي البحار، إذ أن أعالي البحار مفتوحة أمام أي دولة للصيد والمرور والبحث العلمي وللأغراض السلمية الأخرى، لذلك فإن على الدول احترام حقوق الدول الأخرى في هذه المنطقة².

و لقد تكفلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بتحديد الوضع القانوني للسفينة في هذه المناطق، فعلى كل سفينة أن تبحر تحت علم دولة واحدة فقط وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار.

أما عن تحديد الاختصاص الجزائي في مسائل التصادم البحري الواقع في أعالي البحار بين سفن لا تنتمي إلى دولة واحدة حينما تترتب مسؤولية جزائية على المتسبب في هذا التصادم سواء كان عمدا أو خطأ. و إن الاختصاص الجزائي يؤول للجهة القضائية لدولة السفينة المسؤولة على التصادم، وبمعنى آخر فإن ريان السفينة أو الشخص المتسبب في التصادم يخضع للمساءلة الجنائية أمام الجهات القضائية للدولة التي تتبعها السفينة.

و هذا ما سيتم تفصيله في هذا المطلب، فنتعرض إلى خضوع الجرائم الواقعة في السفينة لقضاء دولة علمها في الفرع الأول، ثم الاختصاص الجزائي في حالة التصادم البحري في المطلب الثاني.

الفرع الأول: خضوع الجرائم الواقعة في السفينة لقضاء دولة علمها.

كثيرا ما يثور التساؤل بشأن الأساس القانوني لإعطاء الاختصاص لدولة العلم على السفينة، و هذا ما أدى إلى ظهور تيارين فقهيين، الأول يرى أن الاختصاص يرجع إلى الأساس القانوني الذي يعتبر أن السفينة جزءا من إقليم الدولة التي ترفع علمها فيكون اختصاصها هنا إقليميا، غير أن هذا الموقف جانب الصواب، لأن هناك بعض الجرائم تقع في إقليم دولة و تخضع لاختصاص دولة أخرى على أساس الاختصاص الشخصي. و هذا ما أدى إلى ظهور رأي فقهي آخر يرى أن اختصاص الدولة العلم مفاده الولاء الشخصي باعتبار أن السفينة تمثل شخصا قانونيا خاضع لاختصاص الدولة التي يتبعها، و هذا ما هو معمول به في أغلبية الدول³.

و لمعرفة مدى خضوع الجرائم الواقعة في السفينة لقضاء دولة علمها، لابد من معرفة الأساس القانوني لتحديد الاختصاص الجزائي في مثل هذه الجرائم (أولا)، كذلك لابد من التعرف على سلطات الريان عند وقوع جريمة على ظهر السفينة و ما هي الإجراءات المخولة له في مثل هذه الحالات (ثانيا).

أولا: الأساس القانوني لتحديد الاختصاص الجزائي.

لقد حددت المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁴ الوضع القانوني للسفينة في أعالي البحار، وذلك بنصها على تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار إلا إذا تم النص على خلاف ذلك في معاهدة أخرى أو في مقتضى نصوص هذه الاتفاقية، ولا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء رحلة ما أو أثناء وجودها في ميناء الزيارة إلا في حالة نقل حقيقي في الملكية أو في التسجيل، ولا يجوز للسفينة أن تبحر تحت علمي دولتين أو أعلام أكثر من دولتين مستخدمة إياهما وفقا لاعتبارات الملازمة أن تدعى لنفسها أي جنسية من هذه الجنسيات أمام أي دولة أخرى ويجوز اعتبارها في حكم السفينة عديمة الجنسية.

يستفاد من نص هذه المادة، تأكيدها لمبدأ قانوني عرفي لا نزاع فيه، مفاده أن كل سفينة يجب أن يكون لها علم واحد، وبالتالي فإن وجوب رفع السفينة لعلم واحد لا يعني عدم إمكانية تغيير السفينة لجنسيتها وبالتالي تغيير علمها ولكن هذا التغيير ممكن بشرط أن يكون فعليا أي يكون مبنيا على نقل ملكيتها أو تغيير في تسجيلها، والجزاء المترتب على تغيير السفينة لعلمها دون تحقق الشروط السابقة أو إحارها تحت علم أكثر من دولة هو عدم اعتراف الدول بأي علم لها واعتبارها عديمة الجنسية.

إن أي دولة لا تباشر سيادتها في منطقة أعالي البحار باعتبارها منطقة محايدة، ولكن تتمتع الدولة بهذه السيادة بالنسبة للأشياء المملوكة لرعاياها حينما تكون هذه الأشياء في أعالي البحار، وكذلك الشأن بالنسبة لرعاياها حينما يتواجدون بأعالي البحار، و لإمكان مباشرة هذه السيادة تحتم على أن تتمتع كل سفينة بالجنسية وأن تحمل علم الدولة التي تتبعها⁵.

و تطبيق لنص المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السالفة الذكر، يجب على الدولة احترام بعض الواجبات لممارسة ولايتها على السفينة التي ترفع علمها، و كي تمارس اختصاصها القضائي على السفينة يجب أن تلتزم بالواجبات التي تقع عليها في ممارستها لولايتها على السفينة التي ترفع علمها⁶ وهي:

- أن تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها والرقابة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفينة التي ترفع علمها.

وعلى كل دولة بوجه خاص:

- أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها والصفة الخاصة لهذه السفن.
- أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها واتخاذ التدابير اللازمة لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها:

- بناء السفن ومعدات وصلاحياتها للإبحار .

- تكوين طواقم السفن ومعدات وصلاحياتها للإبحار .

و بالرجوع إلى أحكام القانون الجزائري، وبالصبط في قانون الإجراءات الجزائية نجد أن المشرع الجزائري أخذ بمبدأ إقليمية القانون الجزائري، حين أخضع للقضاء الجزائري كل الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة التي تحمل الراية الجزائرية سواء كانت ملكا للدولة أو للخواص متى كانت عائمة في أعالي البحار بغض النظر عن جنسية مرتكب الجريمة⁷.

و المشرع الجزائري قد اعتبر السفينة الموجودة في أعالي البحار امتدادا للإقليم الوطني، وعليه فإن القضاء الجزائري هو الذي يكون مختصا، وذلك بالنظر إلى المكان الذي ارتكبت فيه الجريمة وليس بالنظر إلى جنسية الجاني أو المجني عليه كون الاختصاص في هذه الحالة يكون طبقا لمبدأ شخصية قانون العقوبات إذا كان الجاني أو المجني عليه جزائري⁸.

فنصت المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية على أنه تختص الجهات القضائية الجزائرية بالنظر في الجنايات والجنح التي ترتكب في عرض البحر على بواخر تحمل الراية الجزائرية أيا كانت جنسية مرتكبها، وكذلك الشأن بالنسبة للجنايات والجنح التي ترتكب في ميناء بحرية جزائرية على ظهر باخرة تجارية أجنبية⁹.

دلت هذه المادة على نوع من توسيع امتداد الاختصاص الإقليمي للقانون الجزائري بالسفن الجزائرية التي تبحر في عرض البحر وكذلك على مبدأ الشرعية لاختصاص الجهة القضائية الجزائرية المبين في الفقرة الثانية من هذه المادة¹⁰.

ثانيا: سنطات الريان في حالة وقوع الجريمة على متن السفينة.

نصت المادة 455 من القانون البحري الجزائري على أنه: " يجوز للريان حين ممارسته لسلطته أثناء الرحلة أن يوقف احتياطيا أي شخص موجود على متن السفينة يعتبر ذا سيره خطيرة على سلامة السفينة والأشخاص المبحرين على متنها أو على الحمولة".

يفهم من نص هذه المادة أنه، في حالة ارتكاب جريمة على متن سفينة جزائرية في أعالي البحار تنتقل سلطات الدولة القضائية إلى ريان السفينة باعتباره المسؤول على حفظ الأمن والنظام العام في السفينة¹¹، ورعاية الأشخاص والأموال الموجودين على متنها، وذلك يستعمل جميع الوسائل الضرورية والمنصوص عليها في الأحكام التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل، وعلى هذا الأساس يملك ريان السفينة سلطة إلقاء القبض على الذين يرتكبون جرائم على ظهرها، واعتقالهم فيها.

كما نصت المادة 456 من القانون البحري على أنه: "عندما ترتكب جناية أو جنحة على متن سفينة إثناء الرحلة يستطيع الريان بعد إجراء تحقيق يتم تسجيله بمحضر حبس المتهم بصفة احتياطية وتسليمه على متن سفينة حربية جزائرية أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري".

و عليه إذا تحققت حالة من الحالات المذكورة في هذه المادة، يجب على الريان أن يسجل في دفتر أحوال السفينة الوقائع والحوادث التي يكون قد استخدم فيها سلطاته، وعليه أن يبلغها إلى قنصل دولة علم السفينة في أقرب ميناء أجنبي ترسو فيه السفينة، وفي حالة رسوها في الميناء الوطني فانه يبلغها إلى السلطات المختصة في الميناء¹².

الفرع الثاني: الاختصاص الجزائري في حالة التصادم البحري

لقد عرفت المادة 273 من القانون البحري الجزائري التصادم البحري بأنه كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ في الاعتبار المياه التي وقع فيها التصادم. و نصت المادة 274 على أنه: "تشبه جميع الآليات العائمة حسب حالات إما بسفن البحر وإما وبواخر الملاحة الداخلية وذلك لتطبيق المادة السابقة".

و يعد تصادما بحريا كل ارتطام حاصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية. و تشبه كذلك تصادم السفن في البحار كل خسارة تسببها سفينة إما لسفينة أخرى وإما لأشياء أو لأشخاص موجودين على متنها على إثر تنفيذ أو إهمال مناورة في الملاحة أو عدم مراعاة القواعد مع عدم حصول اصطدام أو ارتطام بصفة مباشرة.

أما اتفاقية بروكسل لعام 1910 الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري فقد عرفت أنه: "التصادم الذي يحصل بين سفينتين أو بين سفينة ومركب ملاحة بحرية داخلية بغض النظر عن مكان التصادم". وعلى ذلك فإن المعاهدة اعتبرت وجود سفينة واحدة في التصادم كافي لاعتباره تصادم بحري، فالتصادم البحري يعتبر قائم طالما وجدت سفينة واحدة على الأقل بغض النظر عن مكان حصول الواقعة وهذا ما أخذ به القانون البحري الفرنسي رقم 545 لسنة 1967.

و عليه إن تحديد الاختصاص الجزائري في مسائل التصادم البحري الواقع في أعالي البحار بين سفن لا تنتمي إلى دولة واحدة حينما تترتب مسؤولية جزائية على المتسبب في هذا التصادم سواء كان عمدا أو خطأ، أدى بالمجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقية دولية تتعلق بتوحيد بعض قواعد الاختصاص الجزائري في مسائل التصادم البحري ببروكسل سنة 1952¹³، والتي بدورها حددت الجهات القضائية المختصة في حالة التصادم بين سفن لا تنتمي إلى دولة واحدة.

نصت المادة الأولى من هذه الاتفاقية على أنه: "في حالة وقوع تصادم أو أي حادث ملاحى آخر لسفينة بحرية من شأنه أن يترتب مسؤولية جنائية أو تأديبية للريان أو أي شخص آخر في خدمة السفينة فلا يجوز اتخاذ أي إجراء في ذلك إلا أمام السلطات القضائية والإدارية للدولة التي كانت السفينة تحمل علمها وقت التصادم أو الحادث الملاحى".

المادة الثانية منها نصت على أنه: "لا يجوز في الحالة المنصوص عليها في الحالة السابقة لغير السلطات التي تحمل السفينة علمها أن يأمر بحجز السفينة أو بمنعها من الإبحار ولو كان الأمر متعلقا بإجراءات التحقيق".

و يستتج من هاتين المادتين أنه في حالة وقوع تصادم بين سفينتين لا تنتميان الى دولة واحدة وترتب على هذا التصادم مسؤولية جنائية للمتسبب في هذا التصادم فإن الاختصاص الجزائي يؤول للجهة القضائية لدولة السفينة المسؤولة على التصادم، و بمعنى آخر فإن ريان السفينة أو الشخص المتسبب في التصادم يخضع للمسائلة الجنائية أمام الجهات القضائية للدولة التي تتبعها السفينة، ونلاحظ أن المشرع الجزائري قد نقل محتوى المادتين الأولى و الثانية من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد الاختصاص الجزائي في مسائل التصادم البحري في محتوى المادتين 294 و 295 من القانون البحري بالرغم من أن الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية¹⁴.

فالمشرع الجزائري أخضع منازعات التصادم البحري الذي تترتب فيه مسؤولية الریان الجزائرية أو مسؤولية أي فرد من أفراد الطاقم العامل في خدمة السفينة للسلطات القضائية للدولة التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم¹⁵، غير أنه تستطيع السلطات القضائية الجزائرية اتخاذ جميع الإجراءات المتعلقة بشهادات الاختصاص و الوثائق المهنية المسلمة من طرف السلطات الجزائرية لرجال البحر الجزائريين و ملاحقة هؤلاء عن المخالفات التي ارتكبوها أثناء وجودهم على متن سفينة تحمل راية دولة أخرى¹⁶، و هذا جاء تماشيا مع مقتضيات اتفاقية قانون البحار¹⁷.

و تعتبر قضية اللوتس هي الأصل في التفكير في وجود معاهدة دولية لتوحيد الاختصاص الجزائي في مسائل التصادم البحري الواقع في أعالي البحار، ويعود ظهور هذه القضية عام 1926 في أعالي بحر "ايجه"، حيث وقع تصادم بين ناقلة الفحم التركية "بوزكورت" والباخرة الفرنسية " اللوتس"، فأسفر الحادث عن وقوع عدة ضحايا أتراك، وبعد رسو الباخرة في ميناء اسطنبول ألقت السلطات التركية القبض على ريان السفينة وقضت بسجنه بعد محاكمته، مما استدعى احتجاج فرنسا، حيث تم الاتفاق بعد ذلك على إحالة القضية إلى المحكمة الدائمة للعدل الدولي بموجب اتفاق تحكيمى، و حكمت المحكمة لصالح تركيا بحجة أنه لا توجد قواعد في القانون الدولي تحدد الاختصاص بهذا الشأن، غير أن الحكم أثار جدلا في الفقه الدولي أدى بعد ذلك الى انتصار المذهب الفرنسي من حيث عدم ثبوت الاختصاص لتركيا، حيث أخذ بها مؤتمر بروكسل " 10ماي 1952"، وأقر بأن قاعدة الاختصاص القضائي في مسائل التصادم البحري لا تكون لسلطات الدولة التي ترفع السفينة علمها وقت حدوث التصادم فنصت المادة الاولى من هذه الاتفاقية على أنه لا يجوز القبض على الأشخاص المتهمين أو حجز السفينة ولو كإجراء من إجراءات التحقيق، إلا بواسطة سلطات الدولة نفسها دولة العلم، وهذا لا يمنع كل دولة من أن تحاكم رعاياها عن الجرائم التي ارتكبوها على ظهر سفينة تحمل علم دولة أخرى. وقد نقلت اتفاقية جنيف لأعالي البحار هذا المبدأ في المادة 16 منها ونقلته عنها الاتفاقية العامة في المادة 97¹⁸.

و قد أثار رأي محكمة العدل الدولية الدائمة رد فعل الدوائر الملاحية و القانونية نتيجة قلقهم من أن يستهدف ضباط البحرية التجارية لمحاكمات مزدوجة، لذا استدعى الأمر اهتمام اللجنة البحرية الدولية التي أعدت بدورها مشروع اتفاقية دولية لسنة 1938، والتي نصت على أنه في حالة وقوع مصادمة بحرية أو حادث ملاحى آخر في أعالي البحار فإنه لا

يجوز محاكمة ريان السفينة وطاقمها عما ينسب إليهم إلا بمعرفة محاكم البلد الذي تحمل السفينة جنسيته وعلمه سواء كانت المحاكمة تأديبية أو جنائية.

و تشير في الأخير بأن معاهدة بروكسل المتعلقة بتوحيد الاختصاص الجزائري في مسائل التصادم البحري الواقع في أعالي البحار، جاءت أحكامها مخالفة لما ذهب إليه محكمة العدل الدولية في رأيها في قضية اللوتس حينما قضت لصالح تركيا، وبدورها حصرت الاختصاص الجزائري لقضاء الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها أي جنسية السفينة المسؤولة على التصادم.

و عليه إن التصادم البحري يشكل خروجاً عن اختصاص دولة العلم، بالقول بأن الاختصاص لا يكون لدولة علم السفينة المضرومة وإنما لدولة علم السفينة المسؤولة عن الحادث.

المطلب الثاني: الاختصاص الجزائري في المياه الإقليمية والموانئ الأجنبية.

نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار السالفة الذكر أن: " لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً بدءاً من خطوط الأساس المقررة وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية".

حيث إن من حق كل دولة ممارسة سيادتها على مجالها الإقليمي البحري، ابتداءً من الأعمال الشرطية، وتحديد المراسم البحرية التي يجب على السفن البحرية إتباعها، وتنظيم الملاحة والتجارة داخلها.

و تمتد السيادة إلى قاع البحر، حيث بإمكان الدولة الاستفادة مما يضمه قاع البحر واستغلاله، ونصت كذلك هذه الاتفاقية على أن سيادة الدولة تمتد إلى: " النطاق الجوي الذي يعلو البحر الإقليمي وكذا قاع هذا البحر وما تحته من طبقات".

تعد مسألة تحديد الاختصاص الجزائري فيما لو ارتكبت جرائم على متن السفن الجزائرية في المياه الإقليمية لدولة أجنبية، أو كانت هذه السفن راسية في ميناء أجنبي، ذات أهمية بالغة بحيث نكون أمام تنازع للاختصاص بين قضاء دولة جنسية السفينة وبين قضاء الدولة التي وقعت الجريمة على مياهها الإقليمية أو في مينائها، وهنا لا بد من التفرقة في حالة وقوع الجرائم على سفينة عامة وفي حالة وقوعها على سفينة خاصة.

على هذا الأساس قسمنا هذا المطلب إلى فرعين حيث تناولنا، الجرائم الواقع على السفن العامة في الفرع الأول، و الجرائم الواقع على السفن الخاصة.

الفرع الأول: الجرائم الواقعة على السفن العامة.

تشمل السفن العامة، السفن الحربية وسفن الدولة المخصصة لخدمة عامة كمستشفى أو مختبر للبحوث العلمية، وبالتالي فهي لا تشمل سفن الدولة المخصصة لأغراض تجارية.

كما تعتبر السفن العامة بمثابة قلاع عائمة تمثل سيادة الدولة التابعة لها. ولذلك تعد جزءاً متمماً لها أينما تكون مما يترتب عليه أن ما يقع في السفن العامة من جرائم تخضع لقانون الدولة التي تتبعها السفينة وترفع علمها سواء كانت السفينة العامة هذه في البحر العام أم في المياه الإقليمية لدولة أجنبية¹⁹.

تنقسم السفن من حيث استخدامها إلى قسمين رئيسيين: السفن العامة والسفن الخاصة، السفن العامة هي التي تستخدمها السلطات العامة في الدولة لأداء خدمات عامة ولغير أغراض التجارة وتنقسم بدورها إلى سفن حربية وسفن غير حربية²⁰.

بالنسبة للسفن الحربية تتمتع السفينة بالحصانة الكاملة تجاه ولاية أي دولة عدا دولة علمها، وترجع هذه الحصانة أساسا إلى أن السفينة الحربية تباشر عملا من أعمال الدفاع الوطني وممثلة للدولة وسيادتها وسلطتها وفي حالة ارتكاب جرائم على ظهرها أثناء مرورها في المياه الإقليمية لدولة ما أو رسوها في ميناءها فيؤول الاختصاص لقضاء دولة علمها، كون السفينة الحربية تكون محاطة بالسرية التي تعتبر خاصة من خصائص الدفاع الوطني في الدولة.

بالنسبة للسفن العامة الأخرى وفقا للمادة 96 من اتفاقية قانون البحار، فإنها تتمتع أيضا بحصانة كاملة تجاه ولاية أي دولة عدا دولة العلم. وعليه لا يمكن للبلد الذي تكون فيه السفينة العامة في مياهه الإقليمية أو في مينائه أن يباشر أي إجراء قضائي ضد الأشخاص الموجودين على متن السفينة في حالة ارتكابهم لجرائم فوقها لأي سبب كان، وهذه الحصانة مقررة على أساس الاستقلال الذي تتمتع به الدولة صاحبة السفينة العامة وما سنتبعه ذلك من وجوب احترام لسيادتها.

الفرع الثاني: الجرائم الواقعة على السفن الخاصة.

تشمل السفن الخاصة السفن التجارية وسفن الصيد واليخوت، وهي تخضع لقانون الدولة التي تتبعها وترفع علمها ولمحاكمها الجزائرية بالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهرها فيما إذا كان قد وقع ذلك على السفينة في بحر عام. لان البحر العام، أي عرض البحر، غير واقع في سيادة دولة، أما إذا كانت السفينة الخاصة في مياه إقليمية لدولة أجنبية، فمن المتفق عليه في أغلب قوانين العقوبات الحديثة أن الجرائم التي تقع على ظهر السفينة، وهي في المياه الإقليمية لدولة أجنبية تخضع لقانون دولة السفينة، وتخضع لقانون الدولة صاحبة المياه الإقليمية إلا إذا مست الجريمة أمن الدولة صاحبة المياه الإقليمية، أو كان الجاني أو المجني عليه من جنسيتها أو طلبت السفينة أو ممثل دولتها المعونة من سلطاتها²¹.

لقد منح المشرع الجزائري الاختصاص للقضاء الجزائري في حالة ارتكاب جرائم على متن السفن التجارية الأجنبية، متى كانت في المياه الإقليمية الجزائرية أو كانت راسية في الموانئ الجزائرية، استنادا لمبدأ إقليمية قانون العقوبات²²، وإن نص المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائرية لم يبين في حالة ما إذا تم ارتكاب جرائم على ظهر سفن تحمل الراية الجزائرية في المياه الإقليمية لدولة أجنبية أو كانت هذه السفن راسية في موانئ أجنبية، وهذا ما يثير صعوبة في تحديد القضاء المختص بالفصل في هذه الجرائم باعتبار أن القانون الداخلي لم يحدد الجهة القضائية المختصة المتمثلة في القضاء الجزائري استنادا إلى جنسية السفينة أو قضاء الدولة التي وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية أو في موانئها، وبما أن هذه المسألة تثير تنازع الاختصاص، فيمكن حل هذا النزاع في إطار الاتفاقيات الدولية، وهذا ما استقر عليه القضاء في كل من فرنسا وإنجلترا، فوفقا للمادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فإنه: "لا ينبغي للدولة الساحلية ممارسة الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة عبر بحرها الإقليمي من أجل توقيف أي شخص وإجراء تحقيق بشأن أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة إلا في الحالات التالية:

- 1- إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.
 - 2- إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في بحره الإقليمي.
 - 3- إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.
 - 4- إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل."
- إذن فإن المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار جاءت بقاعدة العامة هي أن الاختصاص القضائي الجزائري قاصر على دولة السفينة، وفي حالة توافر أحد الشروط المذكورة في المادة 27 أعلاه فإن الدولة الساحلية لها

اختصاص احتياطي، يمكن لها أن تتدخل وتتخذ أي إجراءات تأذن بها قوانينها الداخلية بقصد القبض أو التحقيق على ظهر السفينة الأجنبية التي تعبر المياه الإقليمية التابعة لها. وعلى الدولة الساحلية أثناء مباشرتها لاختصاصاتها السابقة أن تولي المراعاة الواجبة لصالح الملاحة، وأن تقوم إذا طلب منها الرّبان ذلك بإخطار الممثل الدبلوماسي أو الموظف القنصلي التابع لدولة علم السفينة، قبل اتخاذ أي إجراء وعليها أن تيسر الاتصال بين الممثل الدبلوماسي وطاقم السفينة ويجوز في حالات الاستعجال إرسال هذه الأخطار أثناء اتخاذ الإجراءات²³.

لقد وقعت الجزائر على اتفاقية التعاون الدولي في مجال النقل البحري²⁴، وعملا بأحكام المادة الثالثة من اتفاقية التعاون الدولي في مجال النقل البحري والتي تنص على أنه: " دون الإخلال بالأحكام والاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف والتي تلزم البلدين، فإن سفن أحد الأطراف المتعاقدة وطواقمها وركابها وحمولتها خلال تواجدها في حدود المياه الإقليمية والمياه الداخلية والموانئ التابعة للأطراف المتعاقدة تخضع للتشريع الداخلي " .

أما المادة الرابعة من نفس الاتفاقية نصت على أنه يعترف بجنسية سفن الطرف الآخر المبيّنة في الوثائق المتواجدة على متن تلك السفينة المسلمة من قبل السلطات المختصة للطرف الآخر.

ففي إطار هذه الاتفاقية وفي حالة تواجد سفينة تحمل الراية الجزائرية في المياه الإقليمية أو في ميناء تابع لدولة منضمة لهذه الاتفاقية، فإن القضاء الجزائري يكون مختصا بالفصل في حالة ارتكاب جرائم على متن هذه السفينة أثناء تواجدها في المياه الإقليمية لهذه الدولة .

على أية حال، فإن الجرائم المرتكبة من طرف الجزائريين على ظهر البواخر والسفن الجزائرية في المياه الإقليمية لدولة أجنبية يمكن أن تكون مجالا لتطبيق القانون الوطني عملا بمبدأ شخصية القانون الجنائي، إذا تخلت الدولة بقانونها سواء في إطار الاتفاقيات الخاصة أو نظام المعاملة بالمثل، وهذا ما أشارت إليه المادة الخامسة من اتفاقية التعاون الدولي في مجال النقل البحري حيث نصت بأن يضمن كل طرف للطرف الآخر نفس المعاملة²⁵.

و بما انه يحق للسفن الخاصة دخول الموانئ الأجنبية البحرية، فلا يجوز لأي دولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية الأجنبية، إلا إذا دعت إلى ذلك ظروف استثنائية تتعلق مثلا بالنظام العام أو الأمن العام أو بالصحة، بشرط أن تلتزم هذه السفن الأجنبية باحترام تشريعات دولة الميناء المتعلقة بالبوليس والأمن والجمارك والصحة، وتستثنى من هذه السفن تلك التي تضطر لدخول الميناء لظروف قهرية²⁶، أما بالنسبة لمسألة الاختصاص الجزائي لدولة الميناء فقد اختلفت تطبيقات الدول في هذه المسألة بحسب اختلاف تشريعاتها الداخلية وإن كان المبدأ العام هو اختصاص قضاء دولة الميناء بالنظر فيما يحدث في موانئها من جرائم ويسود العمل الدولي اتجاهين هما:

فبالنسبة للاتجاه الفرنسي، وقد أوضحه مجلس الدولة الفرنسي في الفتوى التي أصدرها في 20 نوفمبر 1806 بمناسبة ما ثار حول مدى اختصاص السلطات الفرنسية في التصدي لحادثه اعتداء وقعت بين بحارة أمريكيين في ميناء مرسيليا، وجاء في هذه الفتوى أن الاختصاص الإقليمي الجنائي لفرنسا يمتد فقط إلى:

- 1-الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة ضد شخص أجنبي عن طاقمها.
- 2-الحالات التي يطلب فيها رّبان السفينة أو قنصل دولة علمها مساعدة السلطات الفرنسية
- 3-الجرائم التي تشكل تهديدا وإخلالا بالأمن في الميناء.

أما بالنسبة للجرائم التي ترتكب بين أفراد الطاقم و الوقائع التي تمس النظام الداخلي للسفينة فحسب فإنها لا تدخل في اختصاص الجهات القضائية الفرنسية²⁷.

فاختصاص القضاء الفرنسي بالفصل في الجرائم الواقعة على ظهر السفن الأجنبية الراسية في موانئها هو اختصاص مقيد بإحدى الشروط الثلاثة وفي حالة عدم توافر هذه الشروط فتخضع هذه الجرائم لاختصاص دولة علم السفينة وهذا المذهب أخذت به معظم الدول منها مصر و لبنان .

أما الاتجاه الانجليزي، وهذا المذهب أتجه في البدء إلى تقرير الاختصاص المطلق لدولة الميناء بالنسبة لجميع الوقائع التي تحدث على ظهر السفن الأجنبية الموجودة بالميناء، غير أن القضاء الانجليزي قد خفف من إطلاق هذا المبدأ كثيرا، خصوصا فيما يتعلق بالنظام الداخلي للسفينة والعلاقات الداخلية بين أفراد الطاقم حيث قد استبعدت من نطاق الاختصاص الإقليمي²⁸.

وقد أخذت الجزائر بالمذهب الإنجليزي في معاملتها للسفن الخاصة الراسية في موانئها بالنسبة لمسألة الاختصاص الجزائي، وهذا ما نصت عليه المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية إلا أن تطبيقات هذه المادة تكاد منعدمة وهذا نظرا لصعوبة تطبيقها من الناحية العملية.

الخاتمة:

كخلاصة لهذه الدراسة، توصلنا إلى أن الجرائم التي تحدث على متن السفينة، متى كانت في أعالي البحار أين لا توجد أي سيادة لدولة معينة، فمن المسلم أنها تخضع لقانون علمها، أي قانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها، و هذا استنادا على الفكرة القائلة أن السفينة تعتبر امتدادا للإقليم الذي تحمل جنسيته.

أما في حالة ما إذا كانت الأفعال الواقعة على ظهر السفينة في المياه الإقليمية أو الساحلية لدولة معينة، فإنه يجب الرجوع للاتفاقيات الدولية، بحيث أقرت هذه الأخيرة بخضوع هذه الجرائم لقانون علم السفينة، مع وجود بعض الاستثناءات، كما هو الشأن في حالة امتداد نتائج هذه الأفعال إلى الدولة الساحلية، أو من شأنها أن تهدد السلم و النظام العام في الدولة الساحلية، و قد انتهينا كذلك إلى أن لجنسية السفينة دور هام في تحديد القانون الواجب التطبيق في حالة التصادم البحري، الذي يؤدي إلى مسؤولية جزائية للمتسبب فيه، سواء وقع التصادم في أعالي البحار أو في المياه الإقليمية لدولة معينة، فإن الاختصاص الجزائي يتحدد بالنظر إلى جنسية السفينة.

الهوامش:

¹ - قانون العقوبات الجزائري، الصادر بموجب الأمر رقم 66 - 156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 19/15 المؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1437 الموافق 30 ديسمبر 2015.

² - أنظر، أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، مصر، 2006، ص 333.

³ - أنظر، إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1975، ص. 100.

⁴ - أنظر، إبراهيم العناني، المرجع نفسه، ص. 94.

⁵ - P. Daillier et A. Pellet : Droit International Public ,5e Ed., Delta, 1996, P. 1059.

- ⁶ - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقع عليها بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتيفيديو (جامايكا)، و التي دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994 ، وذلك بعد مرور 12 شهراً من وصول عدد التصديقات عليها إلى 60 تصديقاً طبقاً لنص المادة 308 فقرة (1) من الاتفاقية.
- ⁷ - أنظر، اسحاق إبراهيم منصور، المبادئ الأساسية في قانون الإجراءات الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1993، ص 09.
- ⁸ - المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائرية، الصادر بموجب الأمر رقم 155-66 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، المعدل و المتمم بقانون رقم 06-18 مؤرخ في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018.
- ⁹ - إن عدم ذكر الاختصاص بالنسبة للسفن التجارية الجزائرية التي ترسو في موانئ اجنبية يفيد بأن المشرع الجزائري أخضعها للاختصاص الاقليمي للدولة الأجنبية.
- ¹⁰ - أنظر، عبد الله سليمان، شرح قانون العقوبات -القسم العام-، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005، ص 84. 85.
- ¹¹ - المادة 453 من القانون البحري، الصادر بموجب الأمر رقم 76 - 80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 ، المعدل و المتمم بقانون رقم 10 - 04 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010.
- ¹² - المادة 458 من نفس القانون.
- ¹³ - الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية بالرغم من مصادقتها على نفس الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقع عليها ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952.
- ¹⁴ - المواد 294 - 295 من ق. ب.ج.
- ¹⁵ - المادة 294 من ق. ب.ج.
- ¹⁶ - المادة 296 من ق. ب.ج.
- ¹⁷ - المواد 17 الفقرة 01 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- ¹⁸ - أنظر، محمد صالح المسفر، منظمة الأمم المتحدة، خلفية النشأة والمبادئ، الطبعة الأولى 1997، ص 85.
- ¹⁹ - أنظر، حامد سلطان و عبدالله العريان، أصول القانون الدولي العام، لبنان، 1998، ص 480.
- ²⁰ - أنظر، إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص. 102.
- ²¹ - أنظر، محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، القاهرة 1972، ص 55.
- ²² - المادة 03 من ق.ع.ج.
- ²³ - أنظر، إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص. 115.
- ²⁴ - وقعت الجزائر على اتفاقية التعاون الدولي في مجال النقل البحري في الثاني وعشرون أبريل من سنة ألف وتسعة مئة وثمانية وتسعون.
- ²⁵ - أنظر، عباس حلي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983، ص. 120.
- ²⁶ - أنظر، إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص. 110.

²⁷ -M. Rémoud- Gouilloud, Droit maritime, éd. Pèdone, Paris 1988, p. 102.

²⁸ -J. Pierre Quèneudec, Le droit maritime international, éd. Pèdone, Paris 1971, p. 89.

قائمة المراجع:

I- الكتب:

أ- باللغة العربية:

1. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، القاهرة 1975.
2. أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار، دار النهضة العربية، الطبعة الثانية، مصر، 2006.
3. اسحاق إبراهيم منصور، المبادئ الأساسية في قانون الإجراءات الجزائة الجزائرية، ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر العاصمة، 1993.
4. حامد سلطان و عبدالله العريان، أصول القانون الدولي العام، لبنان، 1998.
5. محمد حافظ غانم، مبادئ القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، الطبعة الثالثة، القاهرة 1972.
6. محمد صالح المسفر، منظمة الأمم المتحدة، خلفية النشأة والمبادئ، الطبعة الأولى 1997.
7. عباس حلمي، القانون البحري، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1983.

ب- باللغة الفرنسية:

1. P. Daillier et A. Pellet : Droit International Public ,5e Ed., Delta, 1996.
2. M. Rémoud- Gouilloud, Droit maritime, éd. Pèdone, Paris 1988.
3. J. Pierre Quèneudec, Le droit maritime international, éd. Pèdone, Paris 1971.

II- الاتفاقيات الدولية:

8. اتفاقية بروكسل لعام 1910 م الخاصة بتوحيد بعض الأحكام المتعلقة بالتصادم البحري.
9. الاتفاقية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في مسائل التصادم البحري الموقع عليها ببروكسل بتاريخ 10 ماي 1952.
10. اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.
11. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الموقع عليها بتاريخ 10 ديسمبر 1982 بمونتيفوي (جامايكا)، و التي دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.
12. اتفاقية التعاون الدولي في مجال النقل البحري، المصادق عليها من طرف الجزائر في 22 ابريل 1998.

III- القوانين:

1. الأمر رقم 66 - 156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966، المتضمن قانون العقوبات ، المعدل والمتمم، بالقانون رقم 19/2015 المؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1437 الموافق 30 ديسمبر 2015.
2. الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات الجزائة. المعدل و المتمم بقانون رقم 18-06 مؤرخ في 25 رمضان عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018.
3. أمر رقم 76 - 80 مؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري، المعدل و المتمم قانون رقم 10 - 04 مؤرخ في 5 رمضان عام 1431 الموافق 15 غشت سنة 2010.