

جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية.

أ. بن عيسى حياة⁽¹⁾

مقدمة :

الجنسية هي رابطة ولاء قانونية وسياسية بين شخص معيّن ودولة معينة ويستأثر بها الأشخاص خاصة، كقاعدة عامة، وبما أنّ السفينة تعتبر من الأموال فليست لها جنسية، ولكن لضرورة التعامل أجازت التشريعات منحها لها ، وذلك لما لها من أهمية كبرى في الاقتصاد الدولي والتجارة الخارجية وكذا لطبيعتها الخاصة والبيئة التي تعمل بها وفقا لنصّ المادة 90 من اتفاقية قانون البحار⁽²⁾ 1982 حيث أشارت «أنّ لكلّ دولة ساحلية أو غير ساحلية الحق في تسيير سفن تحمل علمها، ويجب على هذه السفن أن تحمل من الوثائق والأوراق ما يثبت جنسيتها وأن تكون هذه الوثائق صادرة من الدولة صاحبة العلم، وقد أعطت الاتفاقية للدول الأعضاء الحق في تحديد شروط منح الجنسية» فهي طالما تكون في أعالي البحار حيث لا سيادة لقانون دولة معينة، وجب إلحاق كل سفينة بدولتها، لبسط حمايتها لها ، وحتى يكون قانون الدولة التي تحمل جنسيتها هو المطبق على ما يحدث فيها من وقائع وتصرفات⁽³⁾، ولكن لا يجوز أن تتمتع بأكثر من جنسية ، كما لا يفترض أن تكون عديمة الجنسية لأنّها في هذه الحالة تعتبر سفينة قرصنة خارجة عن القانون يجوز ضبطها ومصادرتها». وتنصّ على ذلك المادة 2 فقرة 2 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 «السفينة التي تبخر تحت علمين لدولتين مختلفتين تستعملهما وفقا لمشيئتها لا يجوز أن تدعي بتبعيتها لجنسية دولة ما ، وتعامل هذه السفينة معاملة السفينة عديمة الجنسية⁽⁴⁾.

وسأركز الحديث عن المسؤولية الجزائية وتحديد الاختصاص الجزائي، فما هي الشروط التي تضعها الدولة لمنح جنسيتها للسفن؟ وما هي وسائل إثباتها؟

1 أستاذة محاضرة «ب» كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان-

2 - صادقت الجزائر على اتفاقية الأمم لقانون البحار بالمرسوم الرئاسي 35-96، الجريدة الرسمية عدد 6 ، ص 12.

3- Georges Ripert, Droit maritime, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950, N° 309, p 320

4 - جلال وفاء محمددين ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، 1997 ، ص 59.

وما دورها في تحديد القانون الواجب التطبيق على الحوادث الواقعة على ظهر السفينة ؟ كيف يتم التعامل مع السفن عديمة الجنسية وسفن إعلام الملائمة؟ الإقليمية وأعلى البحار؟

1- شروط اكتساب الجنسية وطرق إثباتها :

بالنسبة لشروط اكتساب الجنسية فهي تختلف من دولة لأخرى حسب الأساس أو المعيار الذي يمكن بمقتضاه منح الجنسية للسفينة ، فهناك من يأخذ :

1- معيار بناء السفينة : يعني شرط البناء الوطني : وهو شرط لا تعتبره إلا الدول المتقدمة والمتمكنة في مجال صناعة السفن ،و لا يمكن الأخذ بهذا المعيار لعدم إمكانية تعميمه لكونه ينحصر في مجموعة قليلة من الدول التي نهضت فيها صناعة السفن وأصبحت قادرة على الوفاء باحتياجاتها فأرادت حماية صناعتها الوطنية.

2- معيار الطاقم الوطني : يشترط أن يكون أفراد الطاقم كلهم أو بعضهم من جنسية واحدة، وبالتالي يعتبر ذلك أساسا لجنسية السفينة . والغاية من ذلك هو رعاية مصالح الدول في السفن عن طريق العاملين بها ، فطاقم السفينة هو الذي يناط به إدارة السفينة ورعايتها وهو الأقدر على حماية السفينة ومصالح الدولة في أعالي البحار⁽¹⁾.

كما من شأنه تشغيل اليد العاملة ، وهو شرط أو معيار لا تأخذ به الدول التي لا تملك رجال بحرية مدربين ، إذ تكتفي باشتراط أن يكون الربان والضباط من الوطنيين والتسامح بوجود أجناب من البحارة.

3- معيار الملكية الوطنية : تقوم أساسا على اعتبار أن تكون السفينة كلها أو بعضها مملوكة لمواطنين فتتبع السفينة جنسية المالك ، ويهدف هذا الشرط إلى إبقاء السفينة تحت التبعية الاقتصادية لدولة الجنسية، لما للسفينة من أهمية ينبغي الحفاظ عليها وتحديد كيفية استغلالها.

نصت التشريعات على اختلافها على المعيار أو الضابط الذي تمنح على أساسه الجنسية لسفنها ، فأخذ المشرع المصري بمعيار الملكية الوطنية حيث تنص المادة 5 من القانون البحري الجديد «على أنه تكتسب السفينة الجنسية المصرية إذا كانت مسجلة في أحد موانئها وكانت مملوكة لشخص طبيعي أو معنوي يتمتع بهذه الجنسية»، فإذا كانت مملوكة على الشيوع اشترط أن تكون أغلب الحصص مملوكة للمصريين⁽²⁾.

1 - عاطف محمد الفقي قانون التجارة البحرية دار الفكر الجامعي الاسكندرية، 2008 ، ص 59.

2 - جلال وفاء محمد، المرجع السابق، ص 58.

أما المشرع الفرنسي فقد اشترط البناء الوطني للسفينة ولكنه أجاز منح الجنسية الفرنسية للسفن المبنية بالخارج بشرط أداء رسوم الاستيراد المفروضة ، أما بالنسبة لبحارتها ، فتحديد النسبة متروك لوزير البحرية التجارية.

في حين اشترط المشرع الجزائري في المادة 28 من القانون البحري الجزائري «لكي تحصل السفينة على الجنسية الجزائرية، يجب أن تكون ملكا كاملا لشخص طبيعي من جنسية جزائرية أو لشخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري».

يجب في هذه الحالة أن يكونوا من ذوي الجنسية الجزائرية :

- بالنسبة لشركات الأشخاص ، الشركاء المتضامنون والشركاء بالتوصية.
- بالنسبة لشركات ذات المسؤولية المحدودة : المالكون لأغلبية الحصص.
- بالنسبة لشركات المساهمة : الرئيس المدير العام وأغلبية أعضاء مجلس الإدارة ، الهيئة المديرة ، وأغلبية مجلس المراقبة عند الاقتضاء ، والمالكون لأغلبية رأس المال.
- بالنسبة للجمعيات المسيرين ومجلس الأعضاء المنخرطون.
- كما ينبغي أن تشمل السفينة على طاقم تكون نسبة البحارة الجزائريين فيه مطابقة لأحكام المادة 413 من القانون البحري .

نلاحظ من خلال هذه المادة أن المشرع الجزائري قد أخذ بمعيار الملكية الوطنية والتطبيق الوطني، وذلك ما أقره القرار المؤرخ في 03 رجب 1400هـ الموافق لـ 17 ماي 1980 المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزائر للبواخر⁽¹⁾، إذ يشير في مادته الأولى «تثبت الجنسية الجزائرية لباخرة ما بوثيقة الجنسية تسمى «وثيقة الجزائر» والتي تسمح لها برفع العلم الوطني والاستفادة من الحقوق التابعة لذلك».

تمنح شهادة الجنسية وفقا للمادة 03 من القرار المتعلق بتسليم وثيقة الجزائر والمادة 29 من القانون البحري الجزائري، من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة لمكان تسجيل السفينة ، ويجب أن يدرج على هذه الشهادة إسم ونوع ومواصفات السفينة ، واسم صاحبها ومجهزها ومكان تسجيلها، وكذا جميع المعلومات المبينة على سجل قيد السفينة.

II- وسائل إثبات جنسية السفينة :

يرى معظم الفقه أنها تتأكد من خلال علمها، وهذا أخذا بما أتى في اتفاقية جنيف الخاصة بقانون البحار 1958، باعتباره الدليل المادي الظاهر الذي يبين جنسيتها في المجتمع الدولي، ولكنه لا يكفي لوحده، حيث وجدت وسائل أخرى لإثبات الجنسية والمتمثلة في أوراق السفينة، وكان الدافع إلى ذلك

هو ظهور ما يعرف بأعلام الملائمة الناتجة عن التسجيل المفتوح.

أ) العَلَم :

العلم الذي تحمله السفينة هو الدليل الظاهر على تبعيتها لدولة هذا العلم، وعدا كونه أداة إثبات الجنسية يفيد العلم في أغراض أخرى، فله أهمية عندما تكون السفينة في حالة خطر وتحتاج إلى النجدة⁽¹⁾.

وتطبيقا لذلك فإنّ المادة 27 من القانون البحري الجزائري نصّت على أنّ الحق في رفع العلم الوطني على السفينة مرهون بحصول السفينة على الجنسية الجزائرية، ومعنى هذا أنّ الجزائر لا تسمح للسفن الأجنبية برفع العلم الوطني حتى ولو كانت هذه السفن مسجلة في دفتر التسجيل الجزائري للسفن.

وبالرجوع إلى القرار الوزاري رقم 336 المؤرخ في 15/08/1973 الذي يحدّد الشروط والظروف التي يجب فيها رفع الراية الوطنية نجده يلزم السفن الوطنية بإظهار الراية الوطنية عند الدخول والخروج من الميناء الوطني، وكذلك في عرض البحر عند ملاقات سفينة عسكرية مهما كانت جنسيتها، كما تلتزم السفن الأجنبية بموجب هذا القرار برفع علمها على مؤخرتها والعلم الوطني على مقدمتها عند دخول الميناء الوطني ليتسنى للدولة التعرف والتأكد من جنسيتها، ورفع علمها على مقدمتها والعلم الوطني على مؤخرتها عند الخروج من الميناء الوطني، وكذلك بالنسبة للسفن الجزائرية فهي تلتزم برفع الراية الجزائرية طبقا للإجراءات والشروط التي تحدّدتها دول الميناء الأجنبي.

وقد ثار خلاف فقهي كبير بشأن الدول الحبيسة التي ليس لها بحر تطلّ عليه حول مدى إمكانية اكتسابها لسفن تحمل علمها باعتبار أنّ هذه الدول ليست لها موانئ تسجيل، ولقد قررت المادة 90 من اتفاقية مونتي قوبي 1982 حقها في ذلك بموجب ما تقرر سابقا في القاعدة التي وضعت تصريح برشلونة الصادر في 20 أبريل 1921 الذي نص صراحة على اعتراف الدول الغير بأعلام الدول التي ليس لها سواحل بحرية⁽²⁾، إلا أنّ هذه المشكلة قد حسمت في عدّة معاهدات دولية بدأ بمعاهدة فرساي لسنة 1919، وهي التي اعترفت للدول الحبيسة أن تكون لها سفن تحمل علمها الوطني في البحار متى كانت هذه السفن مسجلة في مكان معلوم يقع في إقليمها يعتبر بمثابة ميناء تسجيل لهذه

1 - مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول، ص 269.

2 - مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2014/2015، ص 26.

السفن⁽¹⁾، كما تأيد هذا الحق في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 في المادة 4 منها التي قررت أن: «لكل دولة سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية الحق في أن تسيّر سفنا ترفع علمها فوق أعالي البحار»، أما بالنسبة لدخول سفن الدول غير الساحلية إلى موانئ الدول الساحلية الأجنبية وعبور بضائعها من وإلى دول العلم، فمن المستقر أن يتم تنظيمها بمقتضى اتفاقيات خاصة تبرم بين الدول المعنية في إطار مبادئ القانون الدولي للبحار⁽²⁾.

ب) أوراق السفينة كدليل إثبات لجنسيتها:

يجب على كل سفينة أن تحتفظ بالأوراق الرسمية التي تثبت جنسيتها، ولم يفصل القانون الدولي ببيان عدد هذه الأوراق أو طبيعتها أو شكلها، وإنما يترك أمرها لكل دولة⁽³⁾.

وقد أوجب القانون البحري الجزائري أن يحتفظ ربان السفينة على ظهرها بالأوراق الرسمية الخاصة بها والمثبتة لجنسيتها، وقد حدّدت هذه الأوراق المادة 189 من القانون البحري وهي: شهادة الجنسية، دفتر البحارة، رخصة مغادرة الميناء.

رخصة مغادرة الميناء :

وهذه الرخصة لا تمنحها السلطة الإدارية البحرية لربان السفينة إلا إذا تأكدت بأن السفينة تحوز شهادة الجنسية طبقا للإجراءات المنصوص عليها في القانون البحري، لذا فإن حيازة هذه الشهادة من طرف سفينة جزائرية تعتبر قرينة قاطعة على أن السفينة تتمتع بالجنسية الجزائرية، وهذا على عكس العلم الذي لا يعبر أحيانا على الجنسية الحقيقية للسفينة وتعتبر أوراق السفينة عنصرا أساسيا من عناصر تحديد ذاتية السفينة داخل المجتمع الدولي، لأنّ هذه الأوراق هي التي يعتمد عليها في تحديد السفينة في عرض البحر عند قيام الشك في العلم الذي ترفعه. كما أكدت على ذلك معاهدة جنيف الخاصة بأعالي البحار 1958.

كما يثور الإشكال بالنسبة لأعلام المجاملة، والتي تسمح من خلالها بعض الدول بمنح جنسيتها لسفن أجنبية، حيث ترفع السفينة علم دولة لا تنتمي إليها وفقا للشروط السابقة، حيث سجل السفينة بأحد الموانئ دون وجود رابطة حقيقية بينها وبين الدولة التي ترفع علمها، خلافا لما نصّت عليه المادة 91 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تلزم وجود رابطة حقيقية بين السفينة والدولة التي تحمل جنسيتها، وبعض الدول تسمح بتسجيل سفن لا تكون لها أي علاقة بها وبالنسبة لها هي مجرد إجراءات شكلية إدارية يمنحونها لكل سفينة تعلن عن رغبتها في ذلك وتقدم طلبا

1 - مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، 2000 ، ص

2- إبراهيم العناني، قانون البحار ، الجزء الأول ، دار الفكر العربي، 1985، ص 86.

3- مصطفى الحفناوي، المرجع السابق، ص 270.

حتى ولو كانت لم تدخل موانئها⁽¹⁾، ومن بين أبرز الدول التي تسمح بهذا الإجراء: بنما، ليبيريا، قبرص، وهي في معظمها دول تملك أساطيل كبيرة، ويلجأ إليه نظرا للطابع غير المتشدد فيما يتعلق بالضرائب وأمن السفن والخدمات الاجتماعية، وبالتالي فهي نتيجة للتسهيلات والمزايا التي يبحث عنها مستغلو السفينة، بحيث يسمح لمالك السفينة أو المجهز بتخفيض أجرة النقل، ويظهر من هنا عدم التوازن بين متطلبات الأمن والسلامة والمصالح الاقتصادية للدول، حيث أن معظم الحوادث البحرية تقع بين السفن التي تحمل أعلام المجاملة⁽²⁾

وبالتالي ما يمكن الأخذ به هو عدم الاعتراف بالعلم إلا للسفن التي تربطها بدولة العلم علاقة حقيقية، وفي حالة قيام نزاع فيعود الحل للقاضي الدولي⁽³⁾.

شهادة الجنسية:

تمنح هذه الشهادة من قبل السلطة الإدارية البحرية المختصة في مكان تسجيل السفينة، وهي إدارة التسجيل البحري، ويذكر في هذه الشهادة اسم ونوع ومواصفات السفينة الرئيسية، وتحدد شهادة الجنسية من قبل السلطة التي أصدرتها كلما تغيرت إحدى البيانات أو أي عنصر من عناصرها، وإذا امتلك جزائري سفينته في الخارج فإن السلطة القنصلية الجزائرية هي التي تختص بمنح مالك السفينة شهادة جنسية مؤقتة لحين وصول السفينة إلى ميناء جزائري على أن لا تتجاوز مدة سنة واحدة.

III- جنسية السفينة كضابط لتحديد الاختصاص الجنائي:

إن 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 جزائريا غير قانون دولته على عكس القاضي المدني في حالة ما إذا وجد نزاع بين القوانين وأحالت قاعدة الإسناد الوطنية تطبيق القانون الأجنبي.

وهذا المبدأ نصت عليه المادة الثالثة من قانون العقوبات بقولها أن قانون العقوبات يطبق على كافة الجرائم التي ترتكب على أراضي الجمهورية ويقصد بأراضي الجمهورية كل الأراضي التابعة لسيادة الدولة (الإقليم البري والبحري والجوي). وسنركز على تحديد الاختصاص القضائي الجزائري المطبق على الجرائم الواقعة على ظهر السفن خاصة بأعالي البحار، والمياه الإقليمية الأجنبية، إما أثناء

1- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 27.

2- مخلوف سامية، المرجع السابق، ص 27، 28.

3- إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 8.

مرورها بها أو توقفها بها ؟ وهذا ما يثير مسألة تنازع الاختصاص.

IV- القانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة :

سنتناول التفرقة بين حالة الجريمة بأعالي البحار وارتكابها بالمياه الإقليمية، وإبراز الاختصاص القضائي، كما نفرّق في هذه الحالة بين السفن الخاصة والسفن العامة.

1- الاختصاص الجنائي في منطقة أعالي البحار:

أعالي البحار هي المنطقة البحرية التي لا تخضع لسيادة أي دولة، والتي نظمها القانون الدولي بما تخدم كل الدول الساحلية وغير الساحلية، والدول الحبيسة، ويثور التساؤل إذا ما وقعت جريمة على ظهر السفينة بهذه المنطقة، فما هو القانون الواجب التطبيق وبالتالي تحديد الاختصاص القضائي⁽¹⁾.

أخذاً بنص المادة 92 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يتبيّن من نص المادة أنّ كل سفينة يجب أن يكون لها علم واحد، حتى وإن غيّرت جنسيتها على أن تلتزم بالشروط الفعلية متى تمّ نقل الملكية، وتغيير مكان السجل وإلاّ اعتبرت عديمة الجنسية، وقد تدخل ضمن سفن القرصنة.

وبالتالي فالدولة صاحبة العلم هي التي تمارس اختصاصها القضائي على السفينة وفقاً لنص المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة، لقانون البحار وتلتزم في ذلك بالشروط التالية:

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

- أن تمسك سجلاً للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها والصفة الخاصة لهذه السفن.

وعلى كل دولة بوجه خاص أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها واتخاذ التدابير اللازمة لتأمين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلّق بعدة أمور منها:

- بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار.

- تكوين طواقم السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار.

فكل دولة ورغم أنّ منطقة أعالي البحار منطقة محايدة تتمتع بالسيادة بالنسبة لسفنها ورعاياها، متى كانت تتمتع بالجنسية، وبالنسبة للجزائر وأخذاً بنص المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية فإنّ القانون الجزائري أخضع كل الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة التي تحمل الراية الجزائرية للقضاء الجزائري باعتبار السفينة وهي في أعالي البحار امتداد للإقليم الوطني دون النظر لجنسية

1 - عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص 55.

مرتكبها ، فهو فهو يعتدّ بالمكان ما يؤكد أخذه مبدأ إقليمية القانون الجزائري، وسواء كانت السفينة ملكا للدولة أو الخواص، وقد حدّدت المواد 455 - 456 قانونا بحري سلطات الربان حالة وقوع جرائم على ظهر السفينة بأعالي البحار، ما يعني انتقال سلطات الدولة القضائية إليه باعتباره قائد السفينة وفقا لنص المادة 453 «يتعيّن على الربان أنّ يؤمن النظام والأمن على متن السفينة وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة التي يشرع فيها، ولهذا الغرض يستعمل جميع الوسائل الضرورية المنصوص عليها في الأحكام التشريعية والتنظيمية الجاري بها العمل».

وعليه أن يسجل في دفتر السفينة كل الوقائع والحوادث التي يكون الربان قد استخدم فيها سلطاته وفقا لنص المادة 458 ق.ب.ج، وهذا خلافا لما أخذ به القضاء الإنجليزي.

2- الاختصاص القضائي في حالة التصادم البحري:

يعتبر التصادم البحري من أخطر وأبرز الحوادث البحرية التي كانت سببا في هلاك الأرواح والأموال في البحر، وكذا تلويث البيئة البحرية، وقد تناول المشرع الجزائري من خلال القانون البحري بالتفصيل حيث عرفته المادة 273 ق.ب.ج 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.

ويتحدّد الاختصاص الجنائي 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⁽¹⁾.

وهذا ما أدّى بالمجتمع الدولي إلى إبرام اتفاقية دولية تتعلق بتوحيد بعض قواعد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري ببروكسل سنة 1952، والتي بدورها حددت الجهات القضائية المختصة في حالة التصادم بين سفن لا تنتمي إلى دولة واحدة، وهو نفس اتجاه الفقه والقضاء الفرنسي في قضية اللوتس، حيث تعرضت المحكمة الدائمة للعدل الدولي لذلك في قضية اللوتس L'affaire du Lotus، والتي تتلخص وقائعها أنه في ليلة الثاني من شهر أغسطس/أوت 1926 وقع تصادم collision بين السفينة الفرنسية لوتس والسفينة التركية بوزكورت Boz-kourt أثناء تواجدهما في أعالي البحار، مما أدى إلى غرق السفينة التركية ومعها ثمانية أشخاص أترك. وفي اليوم التالي وعند وصول السفينة الفرنسية إلى ميناء اسطنبول قامت السلطات التركية بالقبض على الضابط الفرنسي المسؤول ويدعى

1 - محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، سنة 2003، ص 45.

ديمون، كما قبضت على حسن بك ربان السفينة التركية، وقدا إلى المحكمة التركية المختصة، والتي قضت على كل منهما بالحبس والغرامة. ونتيجة لاحتجاج فرنسا على إجراء الذي اتخذته الحكومة التركية ضد الضابط الفرنسي لمخالفته، وفقا لوجهة نظرها، لقاعدة اختصاص دولة العلم، وعدم قنائة تركيا بالاحتجاج الفرنسي، اتفق الطرفان في الثاني عشر من شهر أكتوبر 1926 على إحالة النزاع إلى المحكمة الدائمة للعدل الدولي.

وكانت مهمة المحكمة أن تبحث فيما إذا كانت تركيا قد تصرفت بالمخالفة لمبادئ القانون الدولي لقيامها بالقبض على الضابط الفرنسي ومحاكمته؟ وإذا كان الجواب بالإيجاب فما هو التعويض المستحق له؟

وفي حكمها الصادر بتاريخ 7 ديسمبر 1927، أعلنت المحكمة «أن القانون الدولي يحكم العلاقات بين الدول المستقلة، لذلك فإن قواعد القانون الملزمة للدول إنما تتبع من محض إرادتها الحرة المعبر عنها في الاتفاقات أو العادات المتبعة بصفة عامة لكونها تعكس مبادئ القانون، والمقررة لكي تنظم العلاقات بين هذه المجتمعات المستقلة بهدف تحقيق غايات عامة»، وأضافت المحكمة «أنه باستثناء حالات خاصة محددة في القانون الدولي، فإن السفن في أعالي البحار لا تخضع لأي سلطة سوى سلطة الدولة التي ترفع علمها، وأنه وفقا لمبدأ حرية البحار، أي وجود سيادة إقليمية على أعالي البحار، فإنه لا يمكن لأي دولة أن تمارس أي نوع من الولاية على السفن التي تسير فيها»، وانتهت المحكمة إلى أنه «لا توجد قاعدة من قواعد القانون الدولي، الخاصة بالتصادم بين السفن، تحتفظ بالإجراءات الجنائية لاختصاص المطلق لدولة علم السفينة»⁽¹⁾.

وتنص المادة الأولى من اتفاقية بروكسل على أنه: «في حالة وقوع تصادم أو أي حادث ملاحى آخر لسفينة بحرية من شأنه أن يرتب مسؤولية جنائية أو تأديبية للربان 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».

وتنص المادة الثانية من هذه الاتفاقية على: «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».

1 - عبد الكريم عوض خليفة: المرجع السابق، ص 101.

ويستخلص من استقراء هاتين المادتين أنه في حالة وقوع تصادم بين سفينتين لا تنتمي إلى دولة واحدة وترتب على هذا التصادم مسؤولية جنائية للمتسبب في هذا التصادم فإن الاختصاص الجنائي يؤول للجهة القضائية لدولة السفينة المسؤولة على التصادم، وبمعنى آخر فإن ربان السفينة أو الشخص المتسبب في التصادم يخضع للمساءلة الجنائية أمام الجهات القضائية للدولة التي تتبعها السفينة، أي أن الاتفاقية منحت الاختصاص القضائي لدولة العلم وحدها إذا حصل التصادم في أعالي البحار⁽¹⁾،

ونلاحظ أن المشرع الجزائري قد نقل محتوى المادتين الأولى والثانية من اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد الاختصاص الجنائي في مسائل التصادم البحري في المادتين 294 و295 من القانون البحري بالرغم من أن الجزائر لم تصادق على هذه الاتفاقية.

3- الاختصاص القضائي في المياه الإقليمية :

إذا ما نظرنا إلى نص المادة 590 من قانون الإجراءات الجزائية، فنجدها قد أغفلت مسألة الاختصاص الجنائي في حالة ارتكاب جريمة على متن السفن الجزائرية بالمياه الأجنبية حين رسوها بموانئ أجنبية، وللحديث عن ذلك يجب أولا التفريق بين السفن الخاصة والسفن العامة⁽²⁾.

أ) السفن العامة : وهي المستخدمة من قبل السلطات العامة للدولة والمستعملة خارج المجال التجاري، وتنقسم إلى سفن حربية وسفن غير حربية، وقد تنازلتها المادة 29 من اتفاقية قانون البحار، ومن أمثلة السفن غير البحرية السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات والسفن المخصصة للبحث العلمي.

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

وبالنسبة للسفن العامة الأخرى وفقا للمادة 96 من اتفاقية قانون البحار تتمتع هذه السفن أيضا بحصانة كاملة تجاه ولاية أي دولة عدا دولة العلم.

1- عبد الكريم عوض خليفة: المرجع السابق، ص 102.

2- د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 102.

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 ستتبعه ذلك من وجوب احترام سيادتها.

(ب) بالنسبة للسفن الخاصة: وهي السفن التجارية، وللسفن الخاصة الحق في دخول الموانئ الأجنبية حرية والتوقف بها تقرير حق المرور البريء المعترف به دولياً⁽¹⁾.

وتشير المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في مؤتمر لهاي 1938 بما يخص حالة ارتكاب جريمة على ظهر سفينة بالمياه أنه 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 ارتبكت على ظهر السفينة إلا في الحالات التالية⁽²⁾:

- 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 فالقاعدة العامة التي جاءت بها المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن الاختصاص القضائي الجنائي 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.

وهو ما أخذ به المشرع الجزائري في المادة 590 ق.إ.ج.ج وإن كان يعاب عليه أنه لم يوضح ما إذا ارتكبت الجريمة على ظهر سفن جزائرية بالمياه الإقليمية الأجنبية لو أنها كانت متوقفة بأحد هذه الموانئ ما يحيل النظر في النزاع إلى الاتفاقيات الدولية وما استقرّ عليه القضاء.

1- د. إبراهيم العناني، المرجع السابق، ص 110.

2- عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضايق العربية، منشأة المعارف، إسكندرية، ص 39.

وعلى الدولة الساحلية أثناء مباشرتها لاختصاصاتها السابقة أن تولي المراعاة الواجبة لصالح الملاحة، وأن تقوم إذا طلب منها الربان 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 الإجراءات⁽¹⁾.

وقد اختلفت الدول في هذه المسألة، فالمرشع الفرنسي أخضع من الجرائم الواقعة على متن السفن الأجنبية الراسية بموانئه لاختصاص دولة علم السفينة فيما عدا بعض الحالات التي حدّد فيها الاختصاص الإقليمي الجنائي والتي تتمثل في:

- الجرائم المرتكبة على ظهر سفينة ضد شخص أجنبي عن طاقمها.
- الحالات التي يطلب فيها ربان السفينة أو قنصل دولة علمها مساعدة السلطات الفرنسية.
- الجرائم التي تشكل تهديداً أو إخلالا بالأمن في الميناء، فنجد أنّ اختصاصه قد قيّد بهذه الشروط⁽²⁾.

أما الاتجاه الإنجليزي فقد أخضع جميع الجرائم المرتكبة على متن السفينة بموانئها لاختصاصه الإقليمي، وحدّد فيما بعد المسائل المتعلقة بالنظام العام والعلاقات الداخلية بين أفراد الطاقم بحيث استبعدت من نطاق الاختصاص الإقليمي، وهذا ما أخذ به المرشع الجزائري في المادة 590 ق.إ.ج. كما يختلف الأمر مع السفن العامة والخاصة.

الخاتمة:

يتضح لنا من خلال هذه الدراسة أهمية الجنسية بالنسبة للسفينة، فرغم طبيعتها القانونية باعتبارها مالا منقولا وافتقارها للشخصية القانونية إلا أنّ تمّتعها بالجنسية عدّ استثناء لا بدّ منه، وذلك لاعتبارات عدّة، حيث تسمح لها بممارسة ولايتها القضائية على التصرفات التي تقع على ظهرها وتحديد القانون الواجب التطبيق متى ثارت مسؤوليتها باعتمادها لضابط الإسناد في حالة تنازع القوانين، سواء حالة وقوعها بأعلى البحار أو في المياه الإقليمية، وأوضحنا موقف التشريعات الداخلية مركزين على موقف المرشع الجزائري والاتفاقيات الدولية، للوصول أخيرا إلى التأكيد على دور جنسية السفينة وأهميتها في تحديد الحقوق والواجبات بالنسبة للسفينة ودولتها بتحديد القانون الواجب التطبيق خاصة حالة وقوع حوادث بحرية كالتصادم أين يتحقق الاختصاص الجنائي بالنظر إلى جنسيتها.

1 - د. إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، ص 115.

2- أيمن سعيد زكريا شمسية، الحماية الجنائية للسفن داخل الموانئ البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2013، ص 66.

فاكتساب السفينة لجنسية دولة معينة له أهمية كبرى ما يستوجب الحرص على عدم التساهل مع السفن التي تحمل أعلام الملاءمة حفاظا على سلامة وأمن الملاحة البحرية والحفاظ على حقوق الدول.

قائمة المراجع :

- أيمن سعيد زكريا شمسية، الحماية الجنائية للسفن داخل الموانئ البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، **2013**.
- إبراهيم العناني، قانون البحار، الجزء الأول، دار الفكر العربي، **1985**.
- جلال وفاء محمددين ، قانون التجارة البحرية ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية ، **1997**.
- عاطف محمد الفقي قانون التجارة البحرية دار الفكر الجامعي الاسكندرية، **2008** .
- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، **2013**.
- عبد المنعم محمد داود ، مشكلات الملاحة البحرية في ماضيق العربية، منشأة المعارف، إسكندرية.
- مصطفى الحفناوي، قانون البحار الدولي في زمن السلم، الجزء الأول.
- مصطفى كمال طه ، القانون البحري ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، **2000**.
- محمد عبد الفتاح ترك ، التصادم البحري ودور العنصر البشري في وقوعه ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الإسكندرية، سنة **2003**.
- مخلوف سامية، رقابة الدولة على السفن، رسالة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، **2014-2015**.
- **Georges Ripert, Droit maritime, tome 1, librairie Dalloz, Paris, 1950**.
- المرسوم الرئاسي **96-35** المتعلق بمصادقة الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، الجريدة الرسمية عدد **6**، الصادرة بتاريخ **1996**.
- القرار المؤرخ في **03** رجب **1400**هـ الموافق لـ **17** ماي **1980** المتعلق بكيفيات تسليم وثيقة الجزائر للبواخر، الجريدة الرسمية عدد **22**، المؤرخة في **25** ماي **1980**.
- القرار الوزاري رقم **336** المؤرخ في **15/08/1973**.
- الأمر رقم **80/78** المعدل بموجب القانون **98/05** المؤرخ في **25** جويلية **1998** المتعلق بالقانون البحري.
- الأمر رقم **66-155** المؤرخ في **18** صفر **1386**هـ الموافق لـ **8** يونيو **1966**، المتضمن قانون الإجراءات الجزائية المعدل والمتمم.

