



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم: الحقوق

الموضوع:

الجرائم الماسة بالملاحة البحرية
دراسة ميدانية - المؤسسة المينائية سكيكدة -

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية

إشراف الأستاذ:

من إعداد الطالبتان:

د/ علي لعور سامية

❖ معاوي رانية

❖ حامي زهية

أعضاء اللجنة المناقشة

الجامعة	الصفة	الرتبة	اسم ولقب الأستاذ
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	رئيسا	أستاذ محاضر	د/ خطابي فارس
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	مشرفا و مقرا	أستاذ محاضر	د/ علي لعور سامية
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة	مناقشا	أستاذ محاضر	د/ شعابنة إيمان

السنة الجامعية: 2024-2025

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى

من مهذا لي الدرب، من كانا دائما السند والنبض والدافع، والنور في حياتي، إلى من غمراني بحب لا يقاس، واحتضانني حين ضاقت الدنيا إلى أمي نبع الحنان، وصوت الدعاء، ودفء القلب.

أبي السند والفخر والمثل الأعلى أنتما الجذور التي أثمرتني، و السماء التي طللتني كل إنجاز أحققه هو ثمرة تعبكما، ودعائكما.

لا تكفي الكلمات لشكركم وإفائي حقكم جزاكم الله عني خيري الدنيا والاخرة.

إلى أختي يا روح الروح، إيناس التي كنتي لي خير أنيس التي جعلتني لي من الأيام رحلة أجمل التي كنت كالنجمة في سمائي، لك مني كل المحبة فأنت النكهة الجميلة في حياتي. إلى إخوتي رفاق الطفولة والحياة، يا سندي وضلعي الثابت محمد عبد الباسط، عبد الحكيم، عبد السلام.

إلى رفيقة دربي و صديقة قلبي وروحي

رانيا.

إلى كل من دعمني وسندني ولو بكلمة، إلى كل من علمني حرفا، طبتم أينما كنتم.

إلى أرض المسرى والمبعث والمحشر فداك الروح يا قبلت قلبي

زهية حامي



إهداء

أهدي تخرجي أولاً إلى أبي الحاضر بقلبي دائماً، من كان حمل اسمه شرفي الأول، تخرجت يا أبي وأي فرحة بدونك ناقصة، لقد فعلتها يا أبي لتتم قرير العين، ولتفخر بابنتك عند أهل السماء

"أبي الغالي" رحمه الله.

إلى معنى الحب والحنان، إلى سحابة الظل والأمان، إلى من لا يفارقني دعائها، إلى من جعلت الجنة تحت أقدامها، إلى الإنسنة العظيمة التي لطالما تمنيت أن تُقر عينها بيوم كهذا "أمي الغالية" أطال الله في عمرها.

إلى الحبيبة... أحب دعواتك الجميلة التي تحيطيني بها كلما رأيتني

إلى الحزن الدافئ ومنبع الحنان "جدتي الغالية".

إلى جدتي الغالية ومنبع الحنان "رحمها الله".

إلى وحيدتي بالدنيا التي كانت لي سندا حين تعثرت خطواتي وكان قلبها لي وطناً وعيناها لي ملجأ

"أختي الغالية".

إلى الأخت التي لم تُلدها أمي التي كانت لي سندا وملجأ في ضعفي والعون في شدتي

"تسرير".



إلى ابنة خالي الغالية "دنيا".

إلى إخوتي أبناء عمي وخالتي الذين كانوا بمثابة إخوتي وسندي منذ صغري

أشرف محمد أيمن نبيل أحمد وائل والغالية أريج.

إلى رفيقة دربي وصديقة روحي

"إلهام".

إلى ابنتي خالتي "أميرة/لبنى" وابنتي عمتي "شيماء/مريم"

إلى عمي الغالي.

إلى كل عائلتي بدون استثناء كبيرهم وصغيرهم.

رانية معاوي





شكر وتقدير

مبدأ الحمد ومنتهاه لله سبحانه وتعالى، فالحمد لله أولاً وآخر على أن يسر لنا إكمال هذا العمل البحثي العلمي، وأكرمنا بعيش هذه اللحظات الطيبة المباركة، ثم الصلاة والسلام على أشرف الخلق وسيد المرسلين المجاهد الشهيد محمد وعلى آله وصحبه ومن اقتدى.

الشكر لجميع من ساهم في إنجاح هذا العمل، خاصة أستاذتنا الفاضلة علي لعور سامية، لك منا كل الحب والتقدير، الشكر موصول إلى جميع أساتذة وعمال كلية الحقوق بجامعة 20 أوث 1955 سكيكدة فردا فردا.

كما نود تقديم جزيل الشكر لجامعة الإخوة منتوري _قسنطينة 01_ على حسن الاستقبال والترحيب، وبالأخص عمال المكتبة الذين وفروا لنا الجو الملائم.

جزاكم الله عنا جميعاً خير الجزاء.



مقدمة

مقدمة:

الحمد لله وكفى، ثم الصلاة على نبينا المختار المصطفى، أما بعد...

تسعى جميع الدول في عصرنا هذا وجميع العصور إلى الارتقاء بالمستوى الاقتصادي لأوطانهم، من خلال البحث وتطوير مختلف الأنظمة لمختلف القطاعات، وقد حظي القطاع الاقتصادي بالاهتمام الأكبر، لما له من آثار تتعدى حدود الدولة الواحدة وتعد الملاحة البحرية شرياننا حيويًا للتجارة الدولية والتواصل بين الدول، إذ تعتمد نسبة كبيرة من حركة البضائع والمسافرين على النقل البحري لما يتميز به من كفاءة وقدرة على نقل كميات ضخمة عبر مسافات طويلة. إلا أن هذا النشاط الحيوي لم يسلم من التهديدات الإجرامية التي باتت تشكل خطراً حقيقياً على أمن وسلامة الملاحة البحرية، وبناء على ما ذكرنا فقد ارتأينا دراسة هذا الموضوع الموسوم ب: الجرائم الماسة بالملاحة البحرية، والمأمول من هذا الموضوع الكشف عن طبيعتها الخاصة، وتحديد أركانها القانونية واستعراض جهود مكافحتها في ظل تنامي النشاط الإجرامي العابر للحدود، وضرورة التعاون الدولي لمواجهة بفعالية، وضمان سلامة الملاحة وأمنها.

أهمية الموضوع:

تتجلى أهمية هذا البحث فيما يلي:

- كون موضوع الملاحة البحرية عموماً والجرائم خصوصاً، من بين أهم المسائل في عصرنا.
- سبيل من سبل تحقيق التطور في ميدان الاقتصاد الوطني والدولي.
- ما يقدمه من حلول إذا تمت دراسته بشكل موضوعي، يتحرى فيها الأمانة والمصداقية العلمية.

أسباب اختيار الموضوع:

جاء اختيارنا لهذا الموضوع بعد استشارة واستشارة أهل العلم، بناء على عدة دوافع، أهمها ما يأتي:



- نصيحة الدكاترة المتخصصين في مجال القانون البحري.
- كون الموضوع محل الدراسة من المواضيع المطروحة حديثا في ساحة الاقتصاد الدولي.
- تزايد الجرائم البحرية.
- الحاجة إلى تسليط الضوء على الجوانب القانونية المتعلقة بالجرائم البحرية.

أهداف الموضوع:

يهدف هذا البحث إلى بيان النقاط التالية:

- التعرف على أبرز الجرائم البحرية بصورتها القانونية.
- بيان الجزاءات القانونية لأبرز جرائم الملاحة البحرية.
- تصنيف أبرز أنواع الجرائم البحرية.
- تحليل دور المنظمات الدولية.

الدراسات السابقة:

من خلال دراستنا توصلنا إلى أن هناك دراسات سبقت بحثنا بالدراسة والتحليل من

بينها:

- مذكرة الماجيستير للباحثة عيسات راضية الموسومة بـ "القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري"، وقد تطرقت في دراستها إلى تعريف القرصنة البحرية، توضيح ماهية القرصنة البحرية كجريمة تهدد البشرية جمعاء بالإضافة إلى أسباب انتشار القرصنة واستعرضت العوامل التي ساهمت في زيادة عملية القرصنة البحرية في الآونة الأخيرة بالإضافة إلى انعكاسات القرصنة على الأمن البحري وتأثيرها على التجارة الدولية والملاحة البحرية وتطرقت للإطار القانوني لمكافحة ودوره في قمع هذه الظاهرة وإيجاد حلول لمكافحتها، وهذا ما حاولنا البحث عنه خلال دراستنا.
- مجلة "الاحتيايل على شركات التأمين البحري" للباحثين علوان إيمان/ ليلي كراش، وقد تطرقت الباحثان إلى توضيح ماهية الاحتيايل في التأمين البحري كجريمة تهدد الشركات والمؤسسات بالإضافة إلى أسباب انتشار الاحتيايل وطرق وأساليب الاحتيايل وانعكاسات

الاحتيايل على شركات التأمين بالإضافة إلى تسليط الضوء على التحديات القانونية والعملية، وهذا ما اجتهدنا في عرضه خلال بحثنا.

كتاب "أساسيات القانون البحري" للكاتب مصطفى كمال طه، وقد تطرق الكاتب إلى موضوعات أساسية في مجال القانون البحري مقدا دراسة مقارنة تشمل عدة محاور رئيسية يبدأ الكاتب بتوضيح ماهية القانون البحري مميزا إياه عن غيره من فروع القانون، نطاق تطبيقه، وقد تناول تطور القانون البحري عبر عصور مختلفة وجهود توحيد تشريعات القانون البحري، بالإضافة إلى تحليل الكتاب للمصادر الأساسية للقانون البحري، وقد خص فصلا كاملا لدراسة السفينة، وأشخاص الملاحة البحرية، ويستعرض الكتاب عقد النقل البحري والتأمين البحري ويناقش الحوادث البحرية، وهذا ما تم البحث فيه في موضوعنا.

الصعوبات:

في سبيل البحث عن المعلومات وترتيبها لفتنا البعض من الصعوبات منها:

- صعوبة العثور على المصادر من أمهات الكتب بشكل إلكتروني وهذا ما تطلب منا العودة للمكتبة في كل مرة، من أجل الحصول عليها ورقية.

الإشكالية:

على الرغم من تعدد الاتفاقيات الدولية والوطنية المنظمة للملاحة البحرية، فإن الجرائم الماسة بهذا المجال لا تزال عائقا أمام هذه الجهود، تطرح هذه الأخيرة تساؤلات حول مدى فعالية القوانين التي أوردها المشرع الجزائري لمجابهة هذه الجرائم؟

وللإجابة على إشكالية البحث وجب علينا طرح بعض التساؤلات الفرعية، سنذكرها كالاتي:

- ماهي أبرز هذه الجرائم؟

- ماهي أركان وأنواع هذه الجرائم؟

- ما هو التكييف القانوني لهذه الجرائم؟

- ماهي أبرز القضايا الدولية والوطنية في هذا المجال؟
وللإجابة على هذه الإشكالية اعتمدنا على المنهجين التاليين:

منهج البحث:

اعتمدنا في بحثنا هذا على منهجين على النحو التالي:

أولاً: المنهج التحليلي: وقد برز هذا المنهج من خلال تطرقنا لوصف العناصر التي لها علاقة بالملاحة البحرية، وذلك من خلال تحليلنا لبعض المواد التي تجرم المساس بالملاحة البحرية وتبيان الأركان والعقوبات التي وضعها المشرع ضد الجرائم التي تمت بالملاحة البحرية.

ثانياً: المنهج الوصفي: وقد برز هذا المنهج من خلال تطرقنا لوصف العناصر التي لها علاقة بالملاحة البحرية.

وفي سبيل البحث والتحليل ارتئينا تقسيم بحثنا إلى ثلاث أجزاء،

خطة البحث

قسمنا هيكل هذا البحث إلى ثلاثة أجزاء:

الأول:

المدخل التمهيدي يخص المفاهيم العامة للدراسة، حيث جاء فيه مبحثين لكل منهما مطلبين، المبحث الأول مفهوم الملاحة البحرية، فعرفنا الملاحة البحرية في المطلب الأول، وأنواع الملاحة البحرية في المطلب الثاني، أما في المبحث الثاني تطرقنا لأداة الملاحة البحرية، فعرفنا السفينة في المطلب الأول، أما المطلب الثاني تناولنا الطبيعة القانونية للسفينة.

الثاني:

الفصل الأول وعني بدراسة الجرائم الحديثة الماسة بالملاحة البحرية، حيث قسمناه كذلك لمبحثين يضم كل منهما مطلبين، المبحث الأول تعرضنا فيه لجريمة التلوث البحري، من خلال مفهوم

جريمة التلوث البحري في المطلب الأول، ثم في المطلب الثاني التكييف القانوني لجريمة التلوث البحري، أما في المبحث الثاني فتكلمنا عن جريمة الاحتيال على التأمين البحري، حيث قدمنا مفهوم جريمة الاحتيال البحري في المطلب الأول، ثم تطرقنا للاحتيال على شركات التأمين البحري.

الثالث:

الفصل الثاني وعني بدراسة الجرائم التقليدية الماسة بالملاحة البحرية، حيث قسمناه لمبحثين يضم كل منهما مطلبين، المبحث الأول تعرضنا فيه لجريمة القرصنة البحرية، من خلال مفهوم جريمة القرصنة البحرية في المطلب الأول، ثم في المطلب الثاني التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية، أما المبحث الثاني فتكلمنا عن جريمة التهريب الجمركي، حيث قدمنا مفهوم التهريب الجمركي في المطلب الأول، ثم في المطلب الثاني التكييف القانوني لجريمة التهريب الجمركي.

المدخل التمهيدي
نبذة عن الملاحة البحرية

حرصا على المحافظة على التسلسل المنطقي، والتدرج في عرض الأفكار قدر الإمكان، كان لابد من تخصيص مدخل تمهيدي لهذا البحث، حيث قمنا فيه بعرض وضبط المفاهيم العامة للموضوع، وذلك من خلال تقسيم هذا المدخل إلى مبحثين، كل مبحث يحوي مطلبين.

المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية

المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية

انقسم الفقه عند محاولة تعريف الملاحة البحرية، إذ عرفها البعض بأنها الملاحة التي تقوم بها العائمات البحرية. غير أنه أخذ على هذا التعريف بأنه غامض وغريب، لأن السفينة ذاتها وهي أداة الملاحة تعرف، مثلما سنرى لاحقاً، بأنها كل عائمة تقوم بالملاحة البحرية، بينما عرفها البعض الآخر بأنها الملاحة التي تمارس في البحر (تعريف المكان)، وهذا ما أخذ به المشرع اللبناني (الفرع الأول)، أما المشرع الجزائري فقد جمع بين التعريفين الأول والثاني (الفرع الثاني).⁽¹⁾

الفرع الأول: في التشريع اللبناني

يعرف البعض الملاحة البحرية بأنها الملاحة التي تقوم بها السفن البحرية. ذلك أن السفن البحرية لها من مظهرها الخارجي وأبعادها وقوتها وطريقة بنائها ما يحدد صفتها ويميزها عن المراكب التي تسيير في الأنهار.

ويلاحظ منذ الآن أننا نستعمل لفظ "سفينة" للدلالة على المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة البحرية، ولفظ "مركب" للدلالة على المنشأة العائمة التي تقوم بالملاحة الداخلية.

بيد أن تعريف الملاحة البحرية بوسيلتها وأداتها غير سليم، فمن المراكب ما لا يختلف كثيراً عن السفن من حيث طريقة البناء والأبعاد والقوى المحركة وقوة الاحتمال.

والصحيح أن تعرف الملاحة البحرية بالمكان الذي تتم فيه لا بوسيلتها وأداتها، والملاحة البحرية وفقاً لهذا الضابط هي الملاحة التي تتم في البحر، وذلك مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها أو أبعادها أو طراز بنائها، علا عكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في

1- انظر: بوحليبة علي، أداة الملاحة البحرية، أشخاص الملاحة البحريون، موجز المحاضرات القانون البحري، أقيت على طلبة

السنة الرابعة نظام كلاسيكي، السداسي الثامن خلال السنة الجامعية 2012-2013، بتصرف، ص 1-2.

المياه النهرية أو الداخلية، وبهذا الضابط يأخذ التشريع اللبناني، اذ تنص المادة الأولى من المرسوم رقم 225/16 بتاريخ 13 حزيران سنة 1957 الخاص بتحديد الملاحة البحرية⁽¹⁾ على أن "الملاحة البحرية هي كل ملاحه تجري في البحر والثغور والخلجان والأقنية (القنوات) والأنهر المتصلة مباشرة بالبحر حتى نقطة ملوحة مياهها".

ولا يكفي حصول الملاحة في المياه البحرية لاعتبارها ملاحه بحرية بالمعنى القانوني، بل يجب فضلا عن ذلك أن تحصل الملاحة في مياه يمكن أن تتعرض فيها المنشأة للمخاطر الخاصة التي تكتنف السفر في البحر، وروعي في ذلك أن الملاحة في الأنهار والمياه الداخلية أسهل نسبيا وأقل خطرا من الملاحة البحرية، فضلا عن أن فكرة الخطر البحري هي التي أملت وضع قواعد قانونية خاصة بالملاحة البحرية.⁽²⁾

الفرع الثاني: في التشريع الجزائري

لقد عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية في المادة 161 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري⁽³⁾ بالقول بأنها " الملاحة التي تمارس في البحر وفي المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون".

ويبدو واضحا من تعريف المشرع أنه جمع بين معياري المكان والأداة، وبذلك لم يترك الفرصة لإحياء الجدل الفقهي السالف الذكر في الجزائر، غير أن تعريف المشرع الجزائري يثير أكثر من سؤال، فأقل ما يمكن قوله في هذا الخصوص، هو أنه تعريف يستدعي التساؤل عن معنى البحر والبحث عن المقصود بالمياه الداخلية، وأخيرا تحديد مفهوم السفينة.

فلكي تكون الملاحة بحرية، يجب اذن توفر شرط ممارستها في البحر، ويبدو منطقيا أنه لا يصح أن يتغير المفهوم القانوني للبحر الذي قصده المشرع عن مفهومه العلمي.

وبتعبير اخر أنه مثلما قال الأستاذ الشرقاوي، يرجع في " البيان المقصود من البحر، الى الأوصاف الجغرافية والجيولوجية والطبيعية التي استقر عليها العلم في بيانه وتعريفه.

1 - انظر: المادة الأولى من المرسوم رقم 225/16 بتاريخ 13 حزيران سنة 1957 الخاص بتحديد الملاحة البحرية. المؤرخ في

23 يونيو 2016 الجريدة الرسمية الديمقراطية الشعبية الجزائرية العدد 36، المؤرخ في 27 يونيو 2012.

2 - انظر: مصطفى كمال، طه، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، ط1، 2006، ص9-10.

3 - انظر: المادة 161 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري. المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، صدر في الجريدة الرسمية

الجزائرية، العدد 29 بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 في 25 يونيو 1998، والقانون 04/10

المؤرخ في 15 أغسطس 2010.

أما مصطلح المياه الداخلية، فنرى أنه ينصرف الى فكرة المياه البحرية الداخلية بمفهومها المتعارف عليه في القانون الدولي للبحار، أي المياه البحرية المحصورة ما بين الخطوط المستقيمة التي يقاس منها البحر الإقليمي للدولة الساحلية واليابس.

ويؤسس لهذا الرأي واقع انعدام القنوات والأنهار الصالحة للملاحة في الجزائر، ولهذا يبدو غير المنطقي أن تكون نية المشرع قد اتجهت لتنظيم شأن غير موجود أصلا هذا من جهة، ثم أن المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح المياه الداخلية في مواضع أخرى، نذكر مثلا المادة 15 من القانون رقم 30/90 المتضمن الأملاك الوطنية⁽¹⁾ وفي المادة 7 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري،⁽²⁾ للدلالة على المياه الواقعة من جانب الخط الذي يتم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية.

والى جانب وجوب توفر شرط ممارسة الملاحة في البحر أو في المياه البحرية الداخلية يجب أن يمارس هذا النشاط بمنشأة عائمة ينطبق عليها الوصف القانوني للسفينة الذي حدده المشرع الجزائري في المادة 13 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري⁽³⁾ (شرط الأداة) وسوف نعود لتحليل مفهوم السفينة في حينه.⁽⁴⁾

المطلب الثاني: أنواع الملاحة البحرية

تعتمد أنواع الملاحة البحرية على الزاوية التي ينظر اليها سواء اكانت من حيث المسافة، أم من حيث الموضوع، وهذا ما نراه الآن.

الفرع الأول: الملاحة من حيث المسافة التي تقطعها السفينة

وتقسم هذه الملاحة الى ثلاث أنواع هي:

1 - انظر: المادة 15 من القانون رقم 30/90 المتضمن الأملاك الوطنية.

2 - انظر: المادة 7 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري. المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، صدر في الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 29 بتاريخ 10 أبريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 05/98 في 25 يونيو 1998، والقانون 04/10 المؤرخ في 15 أغسطس 2010.

3 - انظر: المادة 13 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري.

4 - انظر: بوحليلة علي، المرجع السابق، ص 20-21.

أولاً: ملاحة أعالي البحار

وهي التي تتم بين الموانئ الوطنية لدولة وموانئ الدولة الأخرى، وتسمى أيضا بالملاحة البحرية الدولية وهي أهم أنواع الملاحة، وتظهر أهميتها بشكل خاص بالنسبة للدول التي لا ترتبط بطرق برية مع الدول الأخرى.⁽¹⁾

وقد ذكرها المشرع الجزائري في نص المادة 163 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري،⁽²⁾ وسماها بالملاحة البعيدة المدى، وقد حددتها بعض التشريعات بعدد خطوط طول ودوائر عرض معينة على غرار المشرع الفرنسي، بينما اكتفى المشرع الجزائري في نص المادة 165 بإحالتها على النصوص التنظيمية، وفي ذلك صدر القرار الوزاري رقم 266/79 المؤرخ في 1979/11/14⁽³⁾ وعرفها بأنها " الملاحة التي بين الموانئ الوطنية والموانئ الأجنبية مهما كانت قريبة، باستثناء الموانئ الواقعة داخل الحر المتوسط "، اذ تعتبر الملاحة في هذه الأخيرة ملاحة ساحلية دولية.⁽⁴⁾

ثانياً: الملاحة الساحلية

وهي التي تتم بين الموانئ الوطنية، فهي ملاحة وطنية وتنقسم الى:

1_ الملاحة الساحلية الكبرى:

وهي التي تتم بين ميناءين وطنيين يقعان على بحرين مختلفين، كالملاحة بين الإسكندرية والسويس.

2_ الملاحة الساحلية الصغرى:

وهي التي تتم بين ميناءين يقعان على البحر ذاته، كالملاحة بين الإسكندرية وبور سعيد.

3_ الملاحة الحدية:

وهي التي تتم قريبا من الشواطئ بواسطة سفن صغيرة مثل ملاحة النزهة والصيد.⁽⁵⁾

1 - انظر: طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، وسط البلد، ساحة الجامع الحسيني، عمارات الحبري، ط1، الإصدار الأول، 204، ص10.

2 - انظر: المادة 163 من الأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري.

3 - انظر: القرار الوزاري رقم 266/79 المؤرخ في 1979/11/14

4 - انظر: محاضرة مادة القانون البحري، السنة الثالثة قانون خاص، المركز الجامعي عبد الحفيظ بو الصوف، ميلة، ص01-02.

5 - انظر: طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص10.

وقد قسمها المشرع الجزائري الى ملاحه ساحليه وطنيه، ونص عليها في نص المادة 166 من الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري، وملاحه ساحليه دولية وهي التي تمارس في منطقة حوض البحر الأبيض المتوسط، وملاحه حديه وهي تلك التي تقوم بها عائمات تحدد حمولتها بحيث لا تتجاوز حدا معيناً، كما تحدد مسافة إبحارها بحيث لا تتعدى حداً معيناً من ميناء تسجيلها.

وترتبط فائدة هذا التقسيم بغرض إداري، فالملاحه الساحليه والحديه تكون عادة حكراً للسفن الوطنية، وجاء هذا صراحة في نص المادة 06 من قانون التجارة البحرية الأردني، وتشترب بعض الدول أن يكون الملاحون من مواطنيها ونسبة منهم في الأقل في الملاحه الدولية وبشروط خاصة لاستخدام الأجانب بدلهم، وتبدو الأهمية أيضاً فيما يشترط القانون من أوراق ومستندات للسفينة حسب نوع الملاحه تلك.¹

الفرع الثاني: الملاحه من حيث الموضوع

أولاً: الملاحه الرئيسية

وتحتل فيها الملاحه التجارية المرتبة الأولى، فتشمل ملاحه السفن التجارية في نقل البضائع والأشخاص، وأما الملاحه غير التجارية كملاحه البحث العلمي مثلاً، وفي ظل قانون التجارة البحري الأردني، تنعدم أهمية التمييز هنا، لأن مادته 03 تنص على انطباقه على الملاحه البحرية بصرف النظر، عما إذا كانت تستهدف الربح أم لا، فبالرغم من الجدل الحاصل في تجارية هذه الأعمال، فالرأي الغالب يتجه إلى إخضاعها إلى القانون البحري، فهذا يمتد إلى الملاحه تجارية كانت أم غير تجارية.⁽²⁾

أما بالنسبة للمشرع الجزائري فقد أشار إلى هذه الأنواع من الملاحه البحرية في نص المادة 162 من القانون البحري الجزائري، واعتبرها وسيلة لممارسة وجه من أوجه استغلال البيئة البحرية، وقام بتقسيمها إلى:

¹ انظر: طالب حسن موسى، المرجع، نفسه، ص 10، 11.

² - انظر: طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 11.

1_ ملاحة تجارية:

تتصب على نقل الأشخاص والبضائع مقابل الربح وهي تخضع لأحكام القانون البحري باعتبارها من أهم أنواع الملاحة البحرية.(1)

2_ ملاحة الصيد:

وهي بغرض الربح، والتي عبر عنها المشرع الجزائري بالملاحة الخاصة بصيد الأسماك.(2)

3_ ملاحة النزهة:

وهي بغرض الترفيه، ويلحق بها الرحلات التي تقوم بها السفن العلمية وسفن الأبحاث، ورغم هذه الأخيرة لا تستهدف الربح، فقد استقر الرأي على خضوعها لأحكام القانون البحري.(3)

ثانيا: الملاحة المساعدة

وهي الملاحة التي تمارسها السفن، لا بقصد استغلال البيئة البحرية، وإنما لتقديم المساعدة والإنقاذ للسفن في ملاحتها الرئيسية، والسفن التي تقوم بالملاحة المساعدة مثل سفن القطر و الإرشاد، والإنقاذ.(4)

وقد أشار المشرع الجزائري إليها في نص المادة 2/161، وتتمثل صورها في الملاحة الخاصة بالإرشاد والإسعاف والإنقاذ... (5).

ثالثا: الملاحة العامة

وهي ملاحة السفن التي تخصصها الدولة لخدمة عامة مثل سفن الموانئ والمنائر والإطفاء والمستشفيات والتعليم إضافة إلى السفن العسكرية، وتخضع السفن الأخيرة لأحكام خاصة، فهي تتمتع بالسيادة والحصانة، فلا يجوز حجزها ولكن يجوز لأصحاب المطالبات رفع دعاوهم أمام

1 - انظر: طالب حسن موسى، المرجع نفسه، ص 02.

2 - انظر: المرجع نفسه، ص 02.

3 - انظر: المرجع نفسه، ص 02.

4 - انظر: طالب حسن موسى، المرجع نفسه، ص 11.

5 - انظر: المرجع نفسه، ص 02.

محاكم نفس الدولة التي تعود لها السفن العسكرية، وفي هذه الحالة لا يجوز لهذه السفن الدفع بالحصانة والسيادة التي تتمتع بها عندما تكون في المياه الأجنبية.

وقد عالجت هذه الأحكام معاهدة بروكسل لسنة 1926 الخاصة بحصانة سفن الدولة⁽¹⁾ فأجازت لأصحاب المطالبات رفع مطالباتهم أمام محاكم نفس الدولة في الأحوال الأتية:

1_ في الدعاوى الناشئة عن التصادم البحري أو غيره من حوادث الملاحة.

2_ وفي الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة والإنقاذ والخسائر البحرية المشتركة.

3_ وفي الدعاوى الناشئة عن الإصلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة

بالسفينة، وتسري نفس ذات القواعد على الشحنات التي تعود للحكومة والمشحونة على هذه السفن، أما السفن التجارية التي تعود للدولة أو تستغلها سواء أكان هذا الاستغلال بواسطة مؤسساتها أو شركاتها العامة أو عن طريق مجهزين متعاقدين معها ففي هذه الحالة لا تخضع هذه السفن لأية حصانة وتعامل معاملة السفن التجارية التي تعود للقطاع الخاص.⁽²⁾

رابعاً: الملاحة المختلطة

ويقصد بها الملاحة التي تقوم بها السفينة في البحر والنهر في رحلة واحدة، وتبدو أهمية التعريف بهذه الملاحة في معرفة القانون واجب التطبيق فيما إذا كان هو القانون البحري أو القانون التجاري البري، فقبل بتطبيق القانون البحري على الملاحة التي تمت في البحر، وتطبيق القانون التجاري البري على الجزء الذي تم في النهر.

وللصعوبة العملية في تطبيق هذا الحل، يذهب الرأي الراجح إلى تطبيق قانون الملاحة الأكثر أهمية، فإن كان الجزء الأكثر أهمية أي الجزء الغالب في النهر فقانون التجارة البري هو المختص، وعند تساوي الجزئيين من حيث الأهمية فتقدير ذلك يعود إلى قاضي الموضوع والذي يركن عادة إلى قاعدة الفرع يتبع الأصل.

ولكن الملاحة المختلطة قد تكون كذلك من حيث الزمان، لا من حيث المكان، فالسفينة ذاتها تقوم في بعض الأحيان برحلة أو أكثر في البحر وأحياناً برحلة أو أكثر في النهر، فالحل هنا يكمن في إخضاع السفينة إلى القانون البحري عندما تكون في البحر، وإلى القانون التجاري البري عندما تكون في النهر.

1 - انظر: معاهدة بروكسل لسنة 1926 الخاصة بحصانة سفن الدولة.

2 - انظر: طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 11-12.

ولكن مثل هذه الملاحة المختلطة من حيث الزمان تؤدي إلى التساؤل الآتي: وهو هل تعتبر العائمة سفينة بحرية أو لا؟ الجواب السريع هو اعتماد الرحلات الأكثر وقوعاً.⁽¹⁾

خامساً: الملاحة النهرية أو الداخلية

الملاحة النهرية أو الداخلية، هي التي تتم في الأنهار والترع والبحيرات والقنوات الداخلية على عكس الملاحة البحرية التي تتم في البحر.

وقد اختلف الدول في تحديد النظام القانوني الذي يحكم الملاحة الداخلية، فالبعض منها كألمانيا وبلجيكا وهولندا وإيطاليا وأمريكا يضع للملاحة الداخلية تنظيماً قانونياً خاصاً مقتبساً من قواعد القانون البحري نظراً لما بينها وبين الملاحة البحرية من كبير الشبه، وفي البعض الآخر كفرنسا ومصر لا تنطبق قواعد القانون البحري على الملاحة الداخلية، وإنما تحكم هذه الملاحة القواعد القانونية العامة، كما تسري على النقل النهري بوجه خاص قواعد التقنين التجاري الخاصة بالنقل البري.⁽²⁾

المبحث الثاني: أداة الملاحة البحرية

تحدثنا في هذا المبحث عن أداة الملاحة البحرية، وذلك من خلال تعريفها (المطلب الأول) وطبيعتها القانونية (المطلب الثاني).

¹ - انظر: طالب حسن موسى، المرجع السابق، ص 12-13.

² - انظر: مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 12-13.

المطلب الأول: تعريف السفينة

من خلال هذا المطلب سلطنا الضوء على تعريف السفينة لغة، في الفرع الأول، واصطلاحا في الفرع الثاني.

الفرع الأول: لغة

السفينة الفلك. جمع سفن، وسفائن، وسفين، ويقال للإبل: سفائن البر. (1)

لأنها تسفن وجه الماء، أي تقشره، فعلية بمعنى فاعلة، وقيل لها سفينة لأنها تسفن الرمل إذا قل الماء، قال: ويكون مأخوذاً من السفن، وهو الفأس التي ينحت بها النجار، فهي في هذه الحال فعلية بمعنى مفعولة، وقيل: سميت السفينة سفينة لأنها تسفن على وجه الأرض، أي تلزق بها.

قال ابن دريد: سفينة فعلية بمعنى فاعلة، كأنها تسفن الماء، أي تقشره، والجمع سفائن وسفن

وسفين. (2)

السفينة معروفة والجمع سفين بحذف الهاء وسفائن وجمع السفين على سفن بضميتين وجمع السفينة على سفين شاذ لأن الجمع الذي بينه وبين واحدة الهاء بابه المخلوقات مثل ثمرة وتمر ونخلة ونخل وأما في المصنوعات مثل سفينة وسفين فمسموع في ألفاظ قليلة ومنهم من يقول السفين لغة في الواحدة.

وصاحبها سفان سفها من باب تعب وسفه بالضم سفاهة فهو سفيه والأنثى سفيهة والجمع سفهاء والسفه نقص في العقل وأصله الخفة وسفه الحق جهله وسفهته تسفيها نسبته الى السفه أو قلت له أنه سفينة. (3)

1 - انظر: معجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، مصر، 1425 هـ، 2004، ص 434.

2 - انظر: ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف، 1119، كورنيش النيل، القاهرة، ج م ع، ص 2031.

3 - انظر: أحمد بن محمد على الغيومى، المؤرخ 770هـ، المصباح المنير، مكتبة لبنان، 1987، ساحة رياض الصلح بيروت

لبنان، طبعة بلوتين ميسرة، ص 106.

الفرع الثاني: اصطلاحا

تعرف المادة الأولى من التقنين البحري اللبناني⁽¹⁾ السفينة بقولها "السفينة في عرف هذا القانون هي كل مركب صالح للملاحة أيا كان محموله وتسميته سواء أكانت هذه الملاحة تستهدف الربح أم لم تكن".

ويؤخذ على هذا التعريف أنه أغفل تحديد نوع الملاحة التي تقوم بها المنشأة العائمة، مع أنه من الثابت أن المنشأة يجب أن تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية حتى تكتسب وصف السفينة، كما يؤخذ عليه أنه يكتفي بالصلاحية للملاحة لاعتبار المنشأة سفينة، مع أنه لا يكفي أن تكون المنشأة صالحة للملاحة البحرية، بل يجب أن تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية وتخصيصها للملاحة البحرية يقتضي أن تكون صالحة لهذه الملاحة.⁽²⁾

وقد حرص المشرع الجزائري على تعريف السفينة، حيث نصت المادة 13 منه على "تعتبر سفينة في عرف هذا القانون،⁽³⁾ كل عمارة أو الية عائمة تقوم بالملاحة البحرية، إما بوسيلتها الخاصة وإما عن طريق قطرها بسفينة أخرى أو مخصصة لمثل هذه الملاحة" وتعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزء منها.⁽⁴⁾

المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

أشرنا في هذا المطلب إلى الطبيعة القانونية للسفينة، السفينة مال منقول (الفرع الأول)، وأوجه الشبه بالعقار والأشخاص (الفرع الثاني).

الفرع الأول: السفينة مال منقول

السفينة مال لأنها تدخل في التعامل بطبيعتها ويصح أن تكون محلا للحقوق المالية، والسفينة من حيث تقسيم الأموال، منقول لأنها معدة بطبيعتها للانتقال من مكان لآخر، وتؤكد

1 - انظر: المادة الأولى من التقنين البحري الجزائري.

2 - انظر: مصطفى كمال طه، المرجع السابق ص، 31

3 - انظر: المادة 13 من التقنين البحري الجزائري.

4 - انظر: محمود شحماط، القانون البحري الجزائري، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، ص 19.

المادة الأولى فقرة 03 من التقنين البحري على هذا المعنى بقولها " السفن أموال منقولة تخضع للقواعد الحقوقية العامة مع الاحتفاظ بالقواعد الخاصة المنصوص عليها فيما يلي". وعلى هذا تسري على السفينة القواعد القانونية العامة المقررة للمنقولات، فإذا أوصى شخص لآخر بمنقولاته جميعها فإن الوصية تشمل السفينة، ولرهن السفينة رهنا حيازيا يخضع لأحكام رهن المنقول.¹

الفرع الثاني: أوجه الشبه بالعقار والأشخاص

بيد أن السفينة، وإن كانت منقولا تسري عليه أحكام المنقولات، إلا أن هذا لا ينفي أن للسفينة طبيعة قانونية خاصة وأنها تخضع لنظام قانوني أصيل يميزها عن سائر المنقولات وتقترب به من العقار، فالسفينة لا تسري عليها قاعدة الحيازة في المنقول سند الملكية، ويجوز رهنها رهنا تأميني. مع أن هذا الرهن لا يرد إلا على العقار، وما يرد على السفينة من تصرفات يجب شهره في سجل خاص كما هو الشأن في شهر التصرفات العقارية، والحجز على السفينة أقرب إلى الحجز العقاري منه إلى حجز المنقول، وحقوق الامتياز البحرية على السفينة تخول الدائن الممتاز حق تتبع السفينة في أية يد تكون كحقوق الامتياز على القار. والسفينة، وإن كانت مالا إلا أنها تفترق عن غيرها من الأموال من وجوه، فلسفينة جنسية واسم وحمولة وموطن ودرجة، ومجموع هذه الخصائص يؤلف الحالة المدنية للسفينة التي تميزها عن غيرها من السفن، والسفينة تشبه بهذا الأشخاص دون أن تكون هي شخصا قانونيا.⁽²⁾

انظر : مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص، 34. 1

2 - انظر: المرجع نفسه، ص 34-35.

الفصل الأول

الجرائم الحديثة الماسة بالملاحة البحرية

تطرقنا من خلال هذا الفصل إلى مبحثين، حيث في المبحث الأول تم توضيح جريمة التلوث البحري، في المطلب الأول تناولنا مفهوم جريمة التلوث البحري، أما في المطلب الثاني التكييف القانوني لجريمة التلوث البحري، أما بخصوص المبحث الثاني فقد خصصناه لجريمة الاحتيال البحري وهذا من خلال مطلبين، الأول مفهوم جريمة الاحتيال البحري والمطلب الثاني الاحتيال على شركة التأمين البحري.

المبحث الأول: جريمة التلوث البحري

من خلال هذا المبحث، تطرقنا لجريمة التلوث البحري، حيث في المطلب الأول، تعرضنا لمفهوم جريمة التلوث البحري، أما في المطلب الثاني، التكييف القانوني لجريمة التلوث البحري.

المطلب الأول: مفهوم جريمة التلوث البحري

من خلال هذا المطلب، تحدثنا عن مفهوم جريمة التلوث البحري، في الفرع الأول عرضنا مفهوم التلوث البحري، أما في الفرع الثاني، تناولنا أنواع ونماذج عن التلوث البحري، ومصادر التلوث البحري في الفرع الثالث.

الفرع الأول: مفهوم التلوث البحري

أولاً: تعريف البيئة البحرية

يعد مصطلح البيئة البحرية Marine Environnement، أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي، فقد درج هذا الفقه على استعمال مصطلح (البحر) للدلالة على مساحات الكرة الأرضية المغمورة بالماء المالح والمتصلة ببعضها البعض وعلى ذلك عرف البحر بأنه: "مسطحات المياه التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعاء ولها نظام هيدروجرافي واحد".

ثم ظهر بعد ذلك مصطلح البيئة البحرية الذي تم التوصل إليه في أعمال الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة السادس لقانون البحار، التي عقدت في جنيف ونيويورك سنة 1978 وتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية "Marine Life"، بما تعنيه من صورة الكائنات الحية والحيوانية والنباتية، والتي تعيش في البحار بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقيعانها وباطن تربتها بما تحتويه من ثروات طبيعية.

وصاغة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي أبرمت في عام 1982 المفهوم الحديث للبيئة البحرية، والذي أوردته مبادئ مونتريال التوجيهية لحماية البيئة من التلوث من مصادر في البر، إذ عرفت البيئة البحرية بأنها: "المنطقة البحرية التي تمتد، في حالة مجاري المياه، إلى حدود المياه العذبة، بما في ذلك مناطق تداخل أمواج المد، وممرات المياه المالحة".

فالملاحظ في هذا التعريف أنه يشتمل على النطاق المكاني للبيئة دون أن يتناولها من منظور بيئي، وعلى ضوء ذلك فالبيئة البحرية تعني: "مسطحات الماء المالح المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً، وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية، ونباتية، وثروات طبيعية تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاماً بيئياً متكامل". ويمكن القول إن مثل هذا التعريف هو الأقرب للوضوح لأنه يتفق مع ما ورد في القرآن الكريم من دلالة على البحر بأنه الرقعة المائية الواسعة التي سخرها الله سبحانه وتعالى بقوله: اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلِعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ (12) فالتسخير والبحث والابتغاء من فضل الله، تتم وفق عوامل تؤثر وتتأثر بالإنسان في عرض البحر على نحو يتفق مع معاني البيئة البحرية.

وقد عرف المشرع الإماراتي البيئة البحرية بأنها: "المياه البحرية وما بها من ثروات طبيعية ونباتات وأسماك وكائنات بحرية أخرى، وما فوقها من هواء وما هو مقام فيها من منشآت أو مشروعات ثابتة أو متحركة، وتبلغ حدودها حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة".⁽¹⁾

ثانياً: تعريف التلوث البحري

يعتبر التلوث البحري ظاهرة بيئية من الظواهر التي أخذت قسطاً كبيراً من اهتمام الدول، إذ يعد أحد أهم المشاكل التي بدأت تأخذ أبعاداً بيئية واقتصادية واجتماعية خطيرة بعد الثورة الصناعية والتطور الصناعي والتكنولوجي الذي عرفه العالم والذي أثر سلباً على الحياة البيولوجية للبحار والمحيطات، حيث صاحبه في كثير من الأحيان تلوث خطير أدى إلى تدهور البيئة البحرية.

¹ -انظر: سليمان علي ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، جرائم الاعتداء على البيئة البحرية في التشريع الإماراتي، مجلة العين للأعمال والقانون، الإصدار الثاني، السنة الثانية، 2018، ص23.

تعددت تعريفات التلوث وتباينت بين الاتفاقيات والآراء الفقهية، فقد عرفت اتفاقية برشلونة 1976 في مادتها 1/2 بأنه: "قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال أية مواد أو أية صنوف من الطاقة إلى البيئة البحرية مما يسبب آثارا مؤذية كإلحاق الضرر بالموارد الحية، أو أن تكون مصدر خطر على الصحة البشرية وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد السمك وإفساد نوعية مياه البحر المستخدمة وإنقاص لمدى التمتع بها".⁽¹⁾ وعرفته معاهدة مريبول 78/73 بأنه: "أي حدث يتضمن إفراغ حال أو محتمل لمادة ضارة في البحر أو أي تدفقات لهذه المادة".⁽²⁾

وعرفته منظمة الأغذية والزراعة FAO: "ينتج التلوث من إدخال الإنسان في البيئة البحرية مواد يمكن أن تسبب نتائج مؤذية كإضرار بالثروات البيولوجية والأخطار على صحة الإنسان وعرقلة النشاطات الحرية بما فيها صيد السمك، وإفساد مياه البحر بدلا من استخدامها، والحد من الفرص في مجالات الترفيه.

وعرفه البعض من الفقه بأنه: "أي نشاط إنساني يغير من البيئة والحياة البحرية ونباتاتها ومصايدها والصحة العامة، كما يؤثر على المنافع الحرية".

وعرفه البعض الآخر بأنه: " وجود مواد ضارة في مياه البحر نتيجة النشاط الإنساني أو تركيز النشاط في الاستغلال البحري بحيث يؤثر ذلك على الاستخدامات الحالية أو المستقبلية".
التعريف الذي لقي قبولا عاما هو تعريف منظمة التعاون والتنمية OCDE والذي مفاده أن التلوث البحري هو قيام الإنسان مباشرة أو بطريق غير مباشر بإضافة مواد طاقوية إلى البيئة بصورة يترتب عليها آثارا ضارة يمكن أن تعرض الإنسان للخطر، أو تمس بالمواد البيولوجية أو الأنظمة البيئية على نحو يؤدي إلى التأثير على أوجه استخدام المشروع للبيئة".⁽³⁾

وبمقتضى نص المادة 04⁽⁴⁾ من قانون حماية البيئة وتحديدا في الفقرة التاسعة عرف المشرع الجزائري تلوث المياه بأنه: "إدخال أية مادة في الوسط المائي، من شأنها أن تغير الخصائص

1 - انظر: اتفاقية برشلونة 1976 بتاريخ 16 فبراير 1976 برشلونة، إسبانيا.

2 - انظر: معاهدة مريبول 78/73 بتاريخ 15 يونيو 1972 دخلت حيز التنفيذ في 14 مايو 1989 صدرت عن غرفة التجارة الدولية.

3 - انظر: بن عيسى حياة، الحماية الجنائية للبيئة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد السابع، ص ص 23-24.

4 - انظر: المادة 04 من قانون حماية البيئة، الفقرة التاسعة.

الفيزيائية والكيميائية و/أو البيولوجية للماء، وتتسبب في مخاطر على صحة الإنسان، وتضر بالحيوانات والنباتات البرية والمائية، وتمس بجمال المواقع، أو تعرقل أي استعمال طبيعي آخر للمياه.(1)

من خلال هذه التعريفات يتضح لنا أن الإنسان هو السبب الرئيسي إم بصفة مباشرة أو غير مباشرة في تلوث البيئة البحرية لاستغلاله اللاعقلاني لها متجاهلاً أن هذا التلوث يعود بالضرر على صحته وإعاقة أوجه النشاط البحري، وقد أدى تجاهل الإنسان لهذه المشكلة لمدة طويلة إلى تفاقمها، حيث صارت تفوق قدرت الدولة الواحدة أياً كانت إمكانياتها، مما يقتضي ويستلزم تعاون مشترك بين الدول لمواجهة الظاهرة.(2)

الفرع الثاني: أنواع ونماذج عن التلوث البحري

أولاً: أنواع التلوث البحري

لقد نصت المادة 02 من قانون مراقبة التلوث رقم 34 لسنة 1974م على أنواع التلوث البحري بقولها: مادة ملوثة يقصد بها:(3)

1_ النفط أو المزيج النفطي.

2_ أية مادة ذات طبيعة خطيرة أو ضارة مثل مياه المصارف أو النفايات أو الفضلات أو المهملات التي عند إضافتها إلى أية مياه تفسد نوعيتها أو تغييرها أو تشكل جزءاً من عملية إفساد نوعية هذه المياه أو تغييرها إلى حد الخطر بالنسبة إلى استعمالها من قبل الإنسان أو أية حيوانات أو أسماك أو نباتات مفيدة للإنسان، شريطة ألا تعتبر مثل هذه التصريفات، التي لا تصدر عن مصادر صناعية أو تجارية، مواد ملوثة مالم يصدر الوزير أنظمة بموجب القانون تنص على خلاف ذلك.

1 - انظر: زين ميلوي، التلوث البحري وأحكام المسؤولية الدولية في الأضرار البيئية، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد الأول، 2013، ص 39.

2 - انظر: بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 25.

3 - انظر: المادة 02 من قانون مراقبة التلوث رقم 34 لسنة 1974م. الجريدة الرسمية المصرية العدد 142، بتاريخ 26 يونيو 1963.

3_ أية مواد محتوية على مادة ما بكمية أو تركيز معين أو معالجة مصنعة أو مغيرة من حالتها الطبيعية، إما بالحرارة وإما بأية وسيلة أخرى، بحيث إذا أضيفت إلى أي مياه أدت إلى إفساد نوعية تلك المياه أو تغييرها أو شكلت جزءا من عملية افساد نوعية تلك المياه أو تغييرها إلى الحد الخطر بالنسبة إلى استعمالها من قبل الإنسان أو أية حيوانات أو أسماك أو نباتات مفيدة للإنسان.

4_ أية مادة قد يصنفها الوزير كمادة ملوثة وفقا لآية أنظمة صادرة بموجب هذا القانون.(1)

أ_ التلوث الحراري:

يعتبر هذا النوع صورة من صور التلوث، حيث تقوم محطات توليد الطاقة، ومصانع الحديد والورق وغير ذلك من المصانع، حيث تقوم تلك المحطات باستعمال مياه الأنهار والبحيرات في عمليات التبريد، وصرف المياه الساخنة إلى مياه الأنهار، وتسبب تلك المياه الساخنة في موت الكثير من الأحياء المائية.(2)

ب_ التلوث الكيميائي:

نتيجة لإلقاء بعض المواد الكيميائية في المسطحات المائية مثل الزئبق أو الرصاص أو المبيدات الحشرية، تصبح هناك تأثيرات سامة على تلك المياه، وتحدث أثارا ضارة على كل الأحياء المائية، ومن الصعب حصر تلك المواد الكيميائية التي يقدر عددها بالآلاف.(3)

ثانيا: نماذج عن التلوث البحري

لقد عرف العالم الكثير من قضايا التلوث البحري التي نشأ جرائها العديد من النزاعات ومن أهم تلك الحوادث:

1_ حادثة السفينة توري كانيون:

بدأت الوقائع في الثامن عشر من مارس عام 1967م عندما جنحت ناقلة البترول العملاقة توري كانيون أمام سواحل المملكة المتحدة في منطقة تعد من أعالي البحار، وهي تحمل في

¹-انظر: أحمد محمد أحمد الزين، حماية البيئة البحرية، العدد الثاني، الجزء الثاني، السنة التاسعة والخمسون، يوليو 2017، ص 707.

²-انظر: المرجع نفسه، ص 707.

³-انظر: أحمد محمد أحمد الزين، المرجع نفسه، ص708

جعبتها حمولة 55 ألف برميل أي ما يقارب من 119 ألف طن من البترول الخام، وكانت السفينة في ذلك الوقت متجهة من الخليج الفارسي إلى الميناء الإنجليزي ملفورد هافن إلا أنها إصطدمت بمنطقة الصخور السبعة التي تقع على مقربة من السواحل البريطانية، وقد أدى التصادم إلى تسرب كميات كبيرة من النفط الخام إلى البيئة البحرية.

في الحادي والعشرين من مارس عام 1967م وبينما كانت عمليات الإنقاذ جارية للناقلة على قدم وساق حدث انفجار في غرفة الآلات وأحدث هذا الانفجار ثغرة كبيرة في هيكل السفينة، وترتب على ذلك تسرب ما يقرب من 117 ألف طن من النفط الخام إلى شواطئ المملكة المتحدة ونتج عن ذلك أكبر بقعة بترول في أوروبا في ذلك الوقت.

وقد بذلت محاولات عديدة لتعويم السفينة وتذويب بقع الزيت على سطح الماء أو نقل النفط المتسرب إلى ناقله أخرى، إلا أن جميع هذه المحاولات قد باءت بالفشل لأن أمواج البحر كانت عاتية واثرة في ذلك الوقت.

وقد ترتب على ذلك حدوث خسائر بيئية فادحة بالشواطئ البريطانية والفرنسية، حيث أمتد حزام التلوث بالنفط إلى ما يقرب من 390 كيلو مترا من الشواطئ البريطانية والفرنسية مما أضطر حكومة المملكة المتحدة إلى التدخل لتدمير السفينة توري كانيون ورسم خط النهاية لهذه الكارثة البحرية المدمية، وقد حدث ذلك بالفعل في الثامن والعشرين من مارس 1967م حيث قامت القوات الجوية البريطانية بالتدخل وضرب حطام الناقله بالقنابل فانشقت على أثر ذلك إلى ثلاثة أجزاء متناثرة، وكان الهدف من التدخل حرق ما تبقى من نفط في صحاري الناقله العملاقة لمنعه من التمدد والانتشار، وكذا التخلص من الزيوت النفطية المتخلفة عن هذه الكارثة البحرية.(1)

2_ غرق ناقله النفط برستيغ:

من أمثلة الكوارث البيئية المائية التي وقعت وكانت لها نتائج كارثية على الثروات المائية حدث غرق ناقله النفط برستيغ في عام 2002م بالقرب من السواحل الإسبانية والذي أحدث تلوث نفطي شديد لشواطئ إسبانيا والبرتغال وفرنسا والذي أدى إلى نفوق الكثير من الأحياء البحرية. كما أن حادث غرق ناقله نفط كبيرة في عام 1979م قبالة سواحل جزية نيو فاودلاند بأمريكا

1 -انظر: أحمد محمد أحمد الزين، المرجع نفسه، ص 810.

الشمالية أدى إلى نفوق حوالي 200 من الحيتان، وذلك بعد فترة وجيزة من غرق الناقل، وهذا وقد لاقت أيضا العديد من الحيتان حتفها قدرت بحوالي 121 على سواحل تسمانيا جنوب أستراليا.(1)

3_ غرق ناقلة البترول أكسون فالديز:

كان ذلك في العام 1989م نتيجة اصطدامها بالصخور المرجانية أمام خليج برنس ويليام بألاسكا، محاولة تفادي الارتطام بأحد جبال الجليد العائمة، وقد أدى هذا الحادث إلى تسرب حوالي أربعين ألف طن من البترول، وقد انتشرت بقعة البترول لمسافة تبلغ ألف ميل، وبعد مرور أسبوعين على وقوع هذا الحادث بلغت المساحة المغطاة بالزيت ضعف مساحة دولة لكسمبورج مما أدى إلى تلوث تلك الشواطئ وحدوث أضرار كبيرة للأحياء المائية بالإضافة إلى أضرار بيئية فادحة بالمنطقة.(2)

4_ تفجير آبار النفط أثناء حرب الخليج الأولى والثانية:

لعل من أهم وأعظم الكوارث التي وقعت في المنطقة العربية والتي أدت إلى حرب الخليج الأولى في عام 1982م، تفجير آبار حقل نيروز الإيراني، والتي نتج عنها تسرب أكثر من مليوني برميل من النفط الخام إلى مياه البحر، بالإضافة إلى نفوق الأحياء المائية في تلك المنطقة، كما أن ما حدث في حرب الخليج الثانية في عام 1991م يعد كارثة بيئية حقيقية حيث تم تفجير أكثر من 730 من حقول النفط الكويتية، وتسبب ذلك في دمار البيئة بشكل كلي، أدى إلى موت الأحياء والكائنات البحرية، ومازالت البيئة البحرية حتى الوقت الحاضر متأثرة من جراء تلك الحادثة.(3)

5_ كارثة تسرب النفط منصة ديب ووتر هورايزن (Deepwater Horizon) خليج

المكسيك:

في عام 2010 حدث انفجار بمنصة ديب ووتر هورايزن أدى إلى تسرب 4.9 مليون برميل نفط إلى المحيط، نتج عن ذلك تدمير شعاب مرجانية وأنظمة بحرية كاملة ونفوق ملايين الكائنات الحية، بالإضافة إلى أضرار اقتصادية وسياحية وصحية واسعة، وتعد أكبر حادثة تسرب نفطي

1 - انظر: أحمد محمد أحمد الزين، المرجع نفسه، ص 811.

2- انظر: المرجع نفسه، ص 811.

3 - انظر: أحمد محمد أحمد الزين، المرجع نفسه، ص 811.

في التاريخ البحري الحديث وتم فرض أكثر من 20 مليار دولار على شركة بريتيش بتروليوم كغرامات وتسويات.(1)

6_ تسرب النفط في موريشيوس السفينة اليابانية Wakashio:

في 2020 قامت سفينة شحن يابانية بالجنوح بالشعب المرجانية وتسرب آلاف الأطنان من النفط، ما أدى إلى دمار بيئي في واحدة من أغنى مناطق التنوع البيولوجي في المحيط الهندي، وقد قدمت اليابان اعتذار رسمي مع اعتقال قبطان السفينة، وذلك بعد احتجاجات شعبية وحراك مدني.(2)

7_ التخلص الغير مشروع من النفايات السامة في البحر ساحل العاج:

في عام 2006 تم تفريغ نفايات سامة من ميناء أبيدجان، ما أدى لاحقا لتسربها في البحر، وقد نتج عن ذلك وفاة عشرات الأشخاص، وإصابة الآلاف بأمراض، بالإضافة إلى تلوث المياه الساحلية، واعتبرت جريمة بيئية دولية، وتم فرض غرامات ضخمة على شركة ترافيغور الهولندية.(3)

الفرع الثالث: مصادر التلوث البحري

انطلاقا من نص المادة 01.(4) من المرسوم التنفيذي رقم 279/94 المتعلق بتنظيم مكافحة تلوث البحر، يمكن تحديد هذه الملوثات حيث نصت المادة على: "... يحدد هذا المرسوم تنظيم مكافحة تلوث البحر الناجم عن حادث بحري أو بري أو جوي تسبب أو قد يتسبب في إفراغ كثيف

1 Deepwater Horizon– oil spill Britannica

2 – Mauritius one year after oil disaster Greenpeace

3 – Mauritius oil spill Highlights importance of adopting latest international legal instruments in the field. UN trade & development.

4 – انظر: المادة 01. من المرسوم التنفيذي رقم 279/94 المتعلق بتنظيم مكافحة تلوث البحر. صدر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 67، المؤرخ في 17/10/1994، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 19/227.

في البحر من المحروقات أو المنتجات أو المواد الأخرى التي قد تكون خطرا جسيما أو تلحق أضرارا بالوسط البحري أو بأعماقه أو سواحلها وبالمصالح المرتبطة بذلك.⁽¹⁾

أولا: التلوث بالنفط

يعتبر النفط مصدر من مصادر الطاقة الحيوية في الحياة الاقتصادية والصناعية الحديثة ويتطلب استهلاكه واستغلاله نقله من المناطق المنتجة نحو المناطق المصنعة بحرا، هذا الأسلوب في النقل الذي قد ينجم عنه كوارث ضخمة، حيث قد يؤدي اصطدام السفن وناقلات البترول أو غرقها إلى تلوث مساحات شاسعة من البحر، ويعتبر التلوث بالنفط أهم مصادر التلوث وأخطرها، (وتأتي المواد النفطية في البيئة البحرية من مصادر مختلفة)، فقد يكون تسرب النفط إراديا كأن تصرف مياه تنظيف الناقلات في البحر، وإلقاء مياه الالتزام غير نظيفة، وغسل الصهاريج بالماء بدلا من غسلها بالزيت الخام، ومن أهمها عدم تتبع الإجراءات الواجب الالتزام بها، ولأن عملية التنظيف تتطلب الكثير من الوقت، مما قد يؤدي إلى تعطيل حركة السفن فتضطر إلى استخراج الغاز من ناقلات النفط بصورة غير مشروعة ليلا، ويمكن إضافة سبب آخر وهو انعدام الدور الرقابي، عدم تطبيق المسؤولية الدولية بالخصوص.

كما قد يكون التلوث لا إراديا، ناتج عن الحوادث البحرية كالاصطدام والجروح، فقد أثبتت الحوادث التي وقعت مدى تأثيرها على البيئة البحرية.

وقد قدر ما يصل إلى المياه البحرية من مواد بترولية بما يتراوح بين 1-10 مليون طن سنويا.⁽²⁾

ثانيا: التلوث الناتج عن النفايات التي تطرحها السفن

نقصد بالنفايات وفقا للقانون المتعلق بسير النفايات ومراقبتها وإزالتها: المادة 3: "كل النفايات الناتجة عن عمليات الإنتاج أو التحويل أو الاستعمال وبصفة أعم كل مادة أو منتج وكل منقول يقوم المالك أو الحائز بالتخلص منه أو قصد التخلص منه، أو يلزم بالتخلص منه أو بإزالته.⁽¹⁾

1 - انظر: بن عيسى حياة، مرجع السابق، ص 26-27

2 - انظر: بن عيسى حياة، المرجع نفسه، ص 25

والمقصود بالنفايات التي تطرحها السفن جميع فضلات الطعام ومياه الصرف الصحي من المرافق الطبية، المتسربة من أحواض الغسيل والاستحمام والبوالع الموجودة في هذه المباني، ومياه الصرف في الأماكن التي تحتوي على حيوانات حية، ومياه الفضلات الأخرى، ويدخل تعريف النفايات أيضا في إطار التعريفات التي يقوم بها رابطة السفن والطائرات، وقد تناولته اتفاقية ماربول 78/73 "وهذه المخلفات والنفايات تضر بالبيئة الحرة أكبر الضرر مالم تعالج وتسحق وتظهر قبل تصريفها في البحر، وقد يبدو أن هذه المواد قليلة بالنسبة للسفن ولكن الحقيقة أن زيادة السفن والنقل البحري للبضائع والأشخاص تتسبب في زيادة هذه المخلفات والنفايات زيادة كبيرة مما يسبب أبلغ الأضرار بالبيئة البحرية".⁽²⁾

حسب دراسة أنجزها الصندوق العالمي للطبيعة فإن المساحة الملوثة عن طريق النفايات التي تطرحها السفن في البحر الأبيض المتوسط تتراوح بين 75 ألف و150 ألف كلم²، وتعادل هذه الكمية حسب هذه الدراسة حجم غرق 50 اريكا و25 برستيج سنويا، وتطرح يوميا بطريقة غير مشروعة 282 من النفايات أي ما يعادل 100 ألف سنويا، كما قدر حجم الزيوت والفضلات الناتجة عن عملية طرح النفايات من مختلف أنواع السفن ما بين 3-4 مليون طن سنويا.⁽³⁾

ثالثا: التلوث الناتج عن النفايات الصناعية والكيميائية والنووية

لقد أحدث التطور الصناعي والتكنولوجي تغيرا جذريا على الحياة البشرية المعاصرة في جميع المجالات، وبقدر ما زادت أهميته بقدر ما زادت سلبياته، فقد أثر استخدام المواد المعدنية والطاوقية على البيئة بصفة عامة والبيئة الحرة بصفة خاصة، وذلك بظهور السفن التجارية وتطور المواد الطاوقية المستخدمة لتسييرها، وكذا توجه الدول إلى استخراج النفط من أعماق البحار والتنقيب عن مستودعات الطاقة ومخازنها ومد خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي عن طريق المنشآت والأدوات المستعملة في استكشاف واستغلال هذه المواد، هذه العملية التي قد تنشأ عنها بعض الحوادث الكارثية بسبب الإهمال في حفر الآبار مما قد يتسبب في تسرب النفط بكميات كبيرة، كما أثر تزايد المصانع على السواحل على تلوث الحار من خلال رمي الدول الساحلية للنفايات الصناعية والكيميائية وتصريفها مباشرة في الحر دون معالجتها إذ تقدر كمية النفايات الصناعية التي ترمى في البحر الأبيض المتوسط مثلا بملايين الأطنان سنويا، ولهذه

1 - انظر: المادة 03 من القانون رقم 202، لسنة 2020، المتعلق بسير النفايات ومراقبتها، الجريدة الرسمية المصرية 2020.

2 - انظر: اتفاقية ماربول 78/73.

3 - انظر: بن عيسى حياة، المرجع السابق، ص 28

العملية تأثير كبير على الصحة العامة والمجالات السياحية والاقتصادية والحياة البيولوجية للكائنات البحرية.

كما أدى ظهور الصناعات النووية إلى تلوث الإشعاعي الذي يعتبر من أخطر أنواع التلوث، إضافة إلى خطورة الأبحاث النووية قيام بعض الدول بإغراق النفايات النووية في البحار والمحيطات معتمدة "مبدأ التثيت والتخفيف" والذي يعني أن البحار بشساعتها يمكنها استيعاب أي كمية من الإشعاع، إلا أن كمية النفايات النووية في تزايد مستمر يفعل استخدام الطاقة النووية في توليد الطاقة الكهربائية ودفع السفن واستخدامها في تسيير السفن والغواصات، هذا التزايد الذي قد يجعل البحار والمحيطات عاجزة عن استيعابها.(1)

المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة التلوث البحري

من خلال هذا المطلب، تحدثنا عن أركان جريمة الاعتداء على البيئة البحرية في الفرع الأول، أما في الفرع الثاني، تناولنا الجزاءات المترتبة عن جريمة تلويث البيئة البحرية، والجهود المبذولة لحماية البيئة البحرية في الفرع الثالث.

الفرع الأول: أركان جريمة الاعتداء على البيئة البحرية

تقوم جريمة الاعتداء على البيئة البحرية بإتيان نشاط من شأنه المساس بالبيئة البحرية، وتتم عن طريق الإلقاء أو التصريف كتفريغ النفط في البحار وإحداث اشعاعات نووية بواسطة المفاعلات ونحو ذلك من نشاطات، وعلى ذلك لا تقوم جريمة الاعتداء على البيئة البحرية إلا إذا توافرت أركانها، التي تتمثل في الركن المادي المتمثل في السلوك الإجرامي والنتيجة الجرمية وعلاقة السببية بينهما، والركن المعنوي.(2)

1- انظر: بن عيسى حياة، المرجع نفسه، ص29.

2- انظر: سليمان على ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، المرجع السابق، ص25.

أولاً: الركن المادي

يتكون الركن المادي في جرائم تلويث البيئة البحرية من ثلاثة عناصر هي: السلوك الإجرامي، والنتيجة المترتبة عليه، وعلاقة سببية بين السلوك والنتيجة.

1_ السلوك الإجرامي:

إن ارتكاب جرائم تلويث البيئة البحرية بسلوك إيجابي هو السمة الغالبة في تلك الجرائم ومعظم حالات تلويث الشواطئ والبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة تتم عن طريق الإلقاء أو التصريف.

ومثال ذلك ما نصت عليه المادة 27 من القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1999 على أنه: "يحظر على الوسائل البحرية التي تنقل المواد الخطرة إلقاء أو تصريف أية مواد ضارة أو نفايات في البيئة البحرية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة".⁽¹⁾

كما نصت المادة 21 من ذات القانون على أنه: "يحظر على جميع الوسائل البحرية أياً كانت جنسيتها سواء كانت مسجلة في الدولة أو غير مسجلة فيها تصريف أو إلقاء الزيت أو المزيج في البيئة البحرية".⁽²⁾

ومن خلال قراءة نصوص قوانين البيئة نجد أن جريمة التلويث البحري يمكن لها أن تتسم بسلوك سلبي، ويأتي ذلك من خلال الالتزامات التي فرضها المشرع على الأشخاص والمنشآت، والتي يجب القيام بها واتخاذ احتياطات محددة ومراعاة مواصفات فنية خاصة يطلبها تحقيق هذه الحماية للوقاية من المخاطر التي تهددها سواء نتج عنها ضرر ما، أو كان من شأنها ذلك فالمشرع ألزم ربان الوسيلة البحرية أو المسؤول عنها باتخاذ الإجراءات الكافية للحماية من آثار التلوث في حالة وقوع حادث لإحدى الوسائل أو يخشى منه تلوث البيئة الحرة، كما ألزم مالك السفينة أو ربانها أو أي شخص مسؤول عنها إبلاغ هيئات الموانئ وحرس السواحل وغيرها من السلطات المختصة عن كل حادث تسرب للزيت فور حدوثه.

1 - انظر: المادة 27 من القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها المعدل بالقانون الاتحادي رقم 20 لسنة 2006.

2 - انظر: المادة 21 من القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها المعدل بالقانون الاتحادي رقم 20 لسنة 2006.

ويعد سلوكا إجراميا إذا ما تم الاحجام عن إتيانها ويقع تحت طائلة القانون، ويلحظ أيضا في هذه الجريمة أن النتيجة الإجرامية فيها لها مدلول قانوني في حين ليس لها نتيجة مادية فهي تأخذ شكل الجرائم البسيطة التي تقع بمجرد الامتناع عن القيام بفعل واحد، وقد ألزم المشرع الإماراتي كل مالك أو ربان وسيلة بحرية وطنية أو أجنبية تنقل الزيت وتدخل البيئة البحرية للدولة أن يحتفظ في تلك الوسيلة بسجل للزيت تدون فيه جميع العمليات المتعلقة بالزيت وتحدد اللائحة التنفيذية بيانات هذا السجل.(1)

2_ النتيجة الإجرامية:

يتطلب المشرع في جرائم تلويث البيئة حدوث نتيجة مادية معينة تتمثل بالضرر الذي أدى إليه السلوك الإجرامي ليقرر العقاب عنه، ومن الأمثلة التي يشترط فيها المشرع تحقق نتيجة إجرامية معينة كأثر السلوك الإجرامي، هو ما نصت عليه المادة 35 من القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها المعدل بالقانون الاتحادي رقم 20 لسنة 2006،(2) وقد لا يتطلب تحقيق نتيجة محددة بحيث ينصب التجريم على ذات النشاط الإجرامي للجاني فعلا كان أو امتناعا دون النظر إلى نتيجة مستقلة يؤدي إليها هذا النشاط، وبذلك تقوم المسؤولية الجزائية في حالة تحقق نتيجة محددة، كما قد تقوم حالة ارتكاب السلوك المجرد عندما يكون من شأنه تعريض المصلحة محل الحماية للخطر، كما أن النتيجة الاجرامية في هذه الجرائم غالبا ما يتراخى تحققها، فتحدث في مكان وزمان مختلفين عن مكان وزمان ارتكاب السلوك الإجرامي، وهو ما يطلق عليه صورة الجريمة المتراخية.(3)

أ_ النطاق المكاني للنتيجة الإجرامية:

في حال تحقق النتيجة الإجرامية داخل إقليم الدولة ولم تمتد إلى الحدود البحرية للدول الأخرى، هنا لا تثار إشكالات قانونية، كون أن التشريعات الوطنية هي من تقوم بمعالجة هذه المسألة في ضوء السياسة الجزائية المطبقة للدولة التي وقع فيها الاعتداء على البيئة البحرية.

1 -انظر: سليمان على ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، المرجع السابق، ص26.

2 - انظر: المادة 35 من القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها المعدل بالقانون الاتحادي رقم 20 لسنة 2006.

3 -انظر: سليمان علي ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، المرجع السابق، ص26-27.

وكون النتيجة الاجرامية في جرائم تلويث البيئة البحرية لها طابع انتشاري فهي لا تقف غالبا عند حدوث المكان الذي وقع فيه الفعل وإنما تمتد وتنتشر مكانيا من خلال الأمواج والتيارات البحرية وعناصرها المختلفة لمسافات بعيدة تتجاوز في الغالب الأعم حدود الدول البحرية وتنشئ بدورها حالة خاصة بهذه الجرائم تعرف بـ "التلوث عبر الحدود"، وهو ما يثير العديد من المشاكل القانونية المهمة التي تعجز القواعد الجزائية التقليدية عن تقديم الحلول لها الأمر الذي يقتضي البحث عن معالجة قانونية تتماشى مع هذا النوع من الجرائم، ومن هنا برز الاهتمام الدولي ببحث ومعالجة المشاكل القانونية التي يثيرها السلوك العابر للحدود، حيث حاولت العديد من الدول وضع الحلول لهذه المشاكل من خلال إبرام الاتفاقيات وعقد المؤتمرات.(1)

ب_ النطاق الزمني للنتيجة الإجرامية:

إن النطاق الزمني للنتيجة الإجرامية في تلويث البيئة يصعب تحديده، كون النتيجة الإجرامية المترتبة على فعل التلويث لا تتحقق عقب ارتكابه مباشرة أو ببرهة يسيرة، وإنما قد تتراخى النتيجة الإجرامية من الناحية الزمنية، وهي مسألة كثيرة الوقوع في جرائم تلويث البيئة ويرجع ذلك إلى الطبيعة الاستثنائية للضرر، والذي لا تظهر تأثيراته في أغلب الأحيان إلا بعد فترة غير محددة قد تصل إلى عشرات السنين.

لذا فإن النتيجة الإجرامية في جريمة تلويث البيئة قد يتراخى تحققها فتحدث في زمان مختلف عن زمان ارتكاب السلوك الإجرامي، ويثير النطاق الزمني للنتيجة الإجرامية تلويث البيئة تساؤلا هاما بشأن طبيعة الركن المادي فيها وما إذا كان يستغرق فترة زمنية وجيزة فنكون بصدد جريمة وقتية، أو يقبل بطبيعته الاستمرار فترة من الزمن فنكون بصدد جريمة مستمرة؟ وفي الواقع فإن أغلب جرائم تلويث البيئة تعد جرائم وقتية تتحقق بمجرد ارتكاب الفعل المادي دون اعتبار لما ينشأ عنه من آثار تمتد لفترة من الزمن، إذ لا تعول التشريعات البيئية كثيرا على الآثار بقدر اهتمامها بالسلوك وخاصة في حالة صعوبة اثبات النتيجة، فجريمة تلويث البيئة البحرية تعد من الجرائم الوقتية رغم احتمال تراخي ظهور ضرر التلوث لمدة زمنية متفاوتة، فالسلوك الإجرامي المتمثل في فعل التلويث انتهى بارتكابه، وما نشأ عن الفعل من بقاء التلوث فترة من الزمن يعد أثرا من آثار تلك الجريمة وليس جزءا من الركن المادي فيها.(2)

1 - انظر: سليمان علي ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، المرجع نفسه، ص27.

2 - انظر: سليمان علي ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، المرجع نفسه، ص28.

3_ العلاقة السببية:

جرائم تلويث البيئة البحرية شأنها شأن سائر الجرائم لا بد من توافر رابطة بين السلوك الإجرامي سواء تنتل في سلوك إيجابي أو الامتناع وبين النتيجة الإجرامية كأثر لهذا السلوك الضار من الجاني التي قد تتسم بعدم الوضوح نظرا لتأخر ظهورها، والذي قد يستغرق مدة طويلة من الزمن وقد تظهر النتيجة بشكل تدريجي غير محسوس فيتراخى تحقيقها في مكان وزمان مختلفين عن مكان وزمان السلوك الإجرامي، إضافة إلى ذلك هناك صعوبة إثبات الضرر الذي يلحق بالوسط البحري نظرا لسرعة انتشار الملوثات البيئية وتدخل عناصر أخرى تساعد على انتشارها كالأموج والرياح والتيارات البحرية ولذلك كان المشرع منطقيا في كثير من الدول حين أدرك صعوبة إثبات رابطة السببية فتوسع في الجرائم السلوكية التي لا تشترط تحقيق نتيجة معينة مما دفعنا إلى القول بالطبيعة المادية لهذه الجرائم.

وقد تثار مشاكل قانونية عند تعدد الأسباب لا سيما إذا كانت النتيجة الإجرامية واحدة وهذا متصور كثيرا في مجال تلوث البيئة، وفي سبيل ذلك أخذ المشرع الإماراتي بنظرية السببية الملائمة بنص المادة 32 من قانون العقوبات الاتحادي،⁽¹⁾ بقوله: "لا يسأل الشخص عن جريمة ما لم تكن نتيجة لنشاطه الإجرامي، غير أنه يسأل عن الجريمة ولو كان قد أسهم مع نشاطه الإجرامي إحداثها سبب آخر سابق أو معاصر أو لاحق متى كان هذا السبب متوقعا أو محتملا وفقا للسير العادي للأمر، أما إذا كان ذلك السبب وحده كافيا لإحداث نتيجة الجريمة فلا يسأل الشخص في هذه الحالة غلا عن الفعل الذي ارتكبه".⁽²⁾

ثانيا: الركن المعنوي

يتكون الركن المعنوي في جرائم التلوث البحري من صورتين: صورة القصد الجنائي في الجرائم التي تكون عمدية أو صورة الخطأ حينما تكون الجرائم غير عمدية.

1_ القصد الجنائي في جرائم تلويث البيئة البحرية:

يتحقق الركن المعنوي في جرائم تلويث البيئة البحرية العمدية بتوافر القصد الجنائي لدى الجاني الذي يقوم على عنصرين هما العلم والإرادة، أي أن تتجه إرادة الجاني نحو ارتكاب الجريمة مع العلم بأركانها وعناصرها كما يطلبها القانون.

1 - انظر: المادة 32 من قانون العقوبات الاتحادي.

2 - انظر: سليمان علي ناصر السناني، محمد أمين الخرشة، المرجع السابق، ص 28.

والعلم يجب أن يشمل كل عناصر الركن المادي المكون للجريمة، طبقاً لما نص عليه المشرع، فيجب أن يعلم الجاني بأن ما يقوم به هو اعتداء على البيئة البحرية ويلحق الضرر بها سواء أكان بالسلوك الإيجابي أم عن طريق الامتناع.

ولا يتحقق القصد الجنائي بالعلم وحده، بل يجب أن تتجه إرادة الجاني الحرة الخالية من العيوب إلى القيام بالنشاط وتحقق النتيجة عن وعي كامل ودون تأثر بظرف من الظروف القاهرة المانعة للمسألة، وتخضع جرائم تلوث البيئة العمدية لذات الأحكام العامة التي تطبق بالنسبة لبقية الجرائم، ولا تختلف في ذلك عن الجرائم البيئية الأخرى، ففي تلك الجرائم تتجه الإرادة نحو ارتكاب الفعل والنتيجة الإجرامية معاً، وهنا يختلف القصد الجنائي عن الخطأ غير العمدي، حيث يقتصر الأمر في الخطأ غير العمدي على اتجاه الإرادة نحو الفعل دون النتيجة، وإذا كانت البواعث هي القوة المحركة للإرادة فإن القاعدة العامة في قانون العقوبات هي عدم الاعتداد بالغاية أو الباعث لتكوين القصد الجنائي، وخروجاً عن هذه القاعدة نجد أن المشرع قد اعتد بالباعث على ارتكاب جريمة تلويث البيئة البحرية.

وقد جعل المشرع الباعث على ارتكاب الجريمة مانعاً من موانع العقاب في بعض جرائم تلويث البيئة البحرية لاعتبارات ترتبط بالمصالح العامة وتحقيق منفعة الجماعة التي ترسو على الغاية من توقيع العقوبة، حيث نص في المادة 89 من قانون حماية البيئة وتنميتها الحالي بأنه:

"لا تسري العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون على حالات التلوث الناجمة عن:

أ_ تأمين سلامة الوسيلة البحرية أو سلامة الأرواح.⁽¹⁾

ب_ التفريغ الناتج عن عطب بالوسيلة البحرية أو أحد أجهزتها بشرط ألا يكون قد تم بمعرفة الربان أو المسؤول عنها بهدف تعطيلها أو إتلافها أو عن إهمال، ويشترط في جميع الأحوال أن يكون ربان الوسيلة البحرية أو المسؤول عنها قد اتخذ قبل وبعد وقوع العطب جميع الاحتياطات الكافية لمنع أو تقليل آثار التلوث وقام على الفور بإخطار هيئات الموانئ.

ت_ كسر مفاجئ في خط أنابيب يحمل الزيت أو المزيج الزيتي أثناء عمليات التشغيل أو أثناء الحفر أو استكشاف أو اختيار الآبار، بدون إهمال في رقابة الخطوط أو صيانتها، وأن تتخذ لاحتياطات الكافية لرقابة تشغيل الخطوط والسيطرة على التلوث ومصادره فور حدوثه.

1 - انظر: المادة 89 من قانون حماية البيئة وتنميتها صدر في الجريدة الرسمية المصرية العدد "5" بتاريخ 3 فبراير 1994.

وبذلك يكون المشرع وفق في تغليب المنفعة العامة والمصالح الأولى بالاعتبار، عندما قرر اعتبار الباعث على ارتكاب بعض جرائم تلويث البيئة البحرية مانعا للعقاب مع تأكيد عدم تقويت حق المضرور في الحصول على التعويض عما لحقه من أضرار، فضلا عن تحميل المتسبب بتكاليف إزالة الآثار الناجمة عن التلويث.⁽¹⁾

2_ الخطأ الغير عمدي في جرائم تلويث البيئة البحرية:

عبر المشرع الإماراتي عن الخطأ الغير عمدي بأوصاف مختلفة فسماه الإهمال مرة وعبر عنه بألفاظ أخرى في مواضع متعددة (بصورة غير إرادية، عدم مراعاة اللوائح) والخطأ الغير عمدي في جرائم تلويث البيئة البحرية يتحقق إذا توفر أحد أمرين:
الأول: إذا لم يتوقع الجاني النتائج الضارة التي تنجم عن فعل التلويث وفقا للمجرى العادي للأمر.

الثاني: أن يتوقع الجاني الأخطاء التي تحقق بفعل التلويث إلا أنه لا يكف عن الاستمرار في فعله، أو لا يباشر ما يجب أن يتخذه الشخص العادي في مثل هذه الظروف من سبل الوقاية من حدوث الضرر.

ومن النصوص التشريعية التي تتضمن نوا صريحا على إمكانية قيام جرائم التلويث البحري بالخطأ الغير عمدي المادة 23 من قانون حماية البيئة وتنميتها،⁽²⁾ حيث نصت على أنه "في حالة وقوع حادث تصادم لناقلات الزيت أو الوسائل البحرية أو المنشآت أو ناقلات المواد الخطرة سواء كان ذلك بفعل متعمد من المسؤول عن الوسيلة الحرية أو كان نتيجة لخطأه أو إهماله هو أو أحد تابعيه، يكون الريان هو الشخص المسؤول عن عمليات وقف التسرب ويكون المالك والناقل مسؤولين بالتضامن عن دفع جميع تكاليف الأضرار والتعويضات والمكافحة المترتبة على الانسكاب في البيئة البحرية والسواحل والشواطئ".⁽³⁾

1 - انظر: سليمان على ناصر السناني، محمد أمين الخرشنة، المرجع السابق، ص29.

2 - انظر: المادة 23 من قانون حماية البيئة وتنميتها.

3 - انظر: سليمان على ناصر السناني، محمد أمين الخرشنة، المرجع السابق، ص29-30.

الفرع الثاني: الجزاءات المترتبة عن جريمة تلويث البيئة البحرية

تم تعزيز الحماية الجزائية للبيئة البحرية من خلال فرض عقوبات جزائية في حالة انتهاك قوانين البيئة المنصوص عليها في التشريع الجزائري، حيث يمكن أن تتنوع هذه العقوبات بين أصلية وتكميلية وفقا للظروف والخطورة.(1)

أولا: العقوبات الأصلية

تعتبر معظم السلوكيات التي تؤثر سلبا على البيئة البحرية جنحا، ونادرا ما تصنف على أنها جنايات أو مخالفات، وقد وضع المشرع الجزائري عقوبات تتراوح بين الإعدام الحبس والغرامة. تطبق هذه العقوبات حسب درجة خطورة الجريمة ونوعها، سواء أكانت جنائية أو جنحة أو مخالفة.(2)

1_ الإعدام:

تتجنب العديد من الدول تطبيق عقوبة الإعدام في حالات الجرائم المتعلقة بالبيئة البحرية ويعتبر ذلك مسارا مستحسنا، حيث تعتبر هذه العقوبة استئصالا لا رجعة فيه، وتقتصر عادة على الجرائم الجسيمة التي يتعمد ارتكابها ورغم ذلك فإن ذلك لا يمنع من النص على هذه العقوبة دون تطبيقها، ففي قانون العقوبات الجزائري في المادة 87 مكرر من الأمر 66-156 المؤرخ في جوان 1966 بنص المشرع الجزائري على عقوبة الإعدام لأي اعتداء يؤدي إلى تلوث العناصر البيئية مثل الهواء والأرض والبحر، ويشمل ذلك الاعتداء على المحيط أو إدخال مواد سامة في البيئية، مما يعرض صحة الإنسان والحيوان والبيئة للخطر،(3) كما يعاقب بالإعدام نفس القانون السابق الذكر في المادة 57 مكرر 01،(4) عن كل فعل إرهابي أو تخريبي يهدف إلى الاعتداء على المحيط أو إدخال مواد سامة أو تسريبها في البيئة.

بالإضافة إلى هذه المواد المعاقبة بعقوبة الإعدام، أضاف المشرع الجزائري جريمة

1 - انظر: زهدور محمد زكرياء، حوباء حياة، دور القضاء الجزائري في حماية البيئة البحرية من التلوث، مجلة القانون العقاري والبيئة، مجلد 12، العدد 02، تاريخ النشر 06 جوان 2024، ص109.

2 - انظر: المرجع نفسه، ص109.

3 - انظر: المادة 87 مكرر من الأمر 66-156 المؤرخ في جوان 1966. في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 78، بتاريخ 08 يونيو 1966، المعدل والمتمم بقانون رقم 04/82 المؤرخ في 13 فبراير 1982، والقانون رقم 10/19 المؤرخ في 18 ديسمبر 2019. والقانون رقم 22/06، المؤرخ في 20 ديسمبر 2006.

4 - انظر: المادة 57 مكرر 01 قانون العقوبات الجزائري.

أخرى، أقر لها عقوبة الإعدام، ألا وهي قيام ربان السفينة سواء الجزائرية أو الأجنبية بإلقاء النفايات المشعة عمدا في المياه التابعة للقضاء الجزائري.⁽¹⁾

2_ الحبس:

هو من العقوبات السالبة للحرية وتعني حرمان الجاني من حريته حيث يوضع في مركز احتجاز معين لمدة معينة في الأصل أن تتراوح ما بين 01 يوم إلى 02 شهرين في مادة المخالف ومن أكثر من 02 شهرين إلى 05 سنوات في مادة الجرح، يجوز تجاوز هذه المدة بنص خاص. عند النظر إلى قانون حماية البيئة في إطار التنمية المستدامة والقوانين السائرة، يظهر أن المشرع الجزائري لم يتبنى الأصل العام بشأن الجرائم البيئية بل فضل تحديد عقوبة الحبس وترك السلطة التقديرية للقاضي ليختار بينها وبين الغرامة المصاحبة لها.

بناء على القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة نصت المادة 90 منه على عقوبة الحبس في حالة ارتكاب ربان السفينة مخالفة للأحكام المادتين 52 و53 من نفس القانون، وأشار نفس القانون على تضاعف العقوبة في حالة التكرار وتقدر هذه العقوبة (عقوبة الحبس) بمدة 06 أشهر إلى 02 سنتين.⁽²⁾

كما نصت المادة 93 في نفس القانون السالف الذكر على عقوبة الحبس التي تتراوح بين 1 سنة إلى 5 سنوات، جاءت هذه المادة معاقبة ربان السفينة الخاضعين لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث البحر بالمحروقات وقاموا بارتكاب مخالفة للأحكام المتعلقة بخطر صب المحروقات في البحر وفي حالة العود تتضاعف العقوبة.⁽³⁾

دائما في إطار قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة البحرية في إطار التنمية

¹ - انظر: زهور محمد زكرياء، حواء حياة، المرجع السابق، ص 109-111.

² - انظر: القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. (المادة 90، أحكام المادتين 52-53). المؤرخ في 19 يوليو 2003، الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 43، بتاريخ 27 سبتمبر 2003.

³ - انظر: المادة 93 من قانون رقم 03-10، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. المؤرخ في 19 يوليو 2003، الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 43، بتاريخ 27 سبتمبر 2003.

المستدامة، تنص المادة 100 على عقوبة الحبس، بحيث جرمت المادة 100 من نفس القانون الأفعال التالية: الرمي، الإفراغ، التسرب، مواد مضرّة في مياه البحر بغض النظر إن كانت بطريقة مباشرة وأعطتها عقوبة الحبس لمدة سنتين.(1)

كما جاء في القانون 01-19 المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وازالتها في المادة 63 منه عقوبة الحبس من 03 أشهر إلى سنتين، كما من سلم أو على تسليم هذه النفايات الخطرة بغرض معالجتها إلى شخص مستغل لمنشأة غير مرخص لها بمعالجة هذا الصنف في النفايات، وفي حالة العود تضاعف العقوبة.(2)

كانت هذه الأمثلة عن عقوبة الحبس في قانون 03-10 بالإضافة إلى القوانين المرتبطة به هي الأبرز ويبقى المجال مفتوح لأمثلة أخرى كثيرة ومتعددة لا يمكن ذكرها كلها لكثرتها ولضيق المجال.(3)

3_ عقوبة السجن:

وهي العقوبة التي تقيد من حرية الشخص، تقرر للجرائم الموصوفة بانها جنائية وتأخذ صورتان: سجن مؤبد وسجن مؤقت.

وقد أقرت المادة 499 من القانون 10/03 المتضمن قانون حماية البيئة،(4) عقوبة السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة وبغرامة مالية من 3.000.000.00 دج إلى 6.000.000.00 دج، كل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد مشعة أو مزودة بوسائل الدفع النووي، دخلت المياه الإقليمية الجزائرية دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وطريق وسرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة، وفي حالة وقوع حادث لمثل هذه السفينة، يعاقب ربانها بالسجن المؤبد.(5)

1 - انظر: المادة 93 من قانون رقم 10-03، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. المؤرخ في 19 يوليو 2003، الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 43، بتاريخ 27 سبتمبر 2003.

2 - انظر: المادة 63 من القانون 01-19، المتعلق بتسيير النفايات ومراقبتها وازالتها. الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 43، المؤرخ في 19 يونيو 2001.

3 - انظر: زهدور محمد زكرياء، حواء حياة، المرجع السابق، ص 110-111.

4 - انظر: المادة 499 من القانون 10/03 المتضمن قانون حماية البيئة. المؤرخ في 19 يوليو 2003، الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 43، بتاريخ 27 سبتمبر 2003.

5 - انظر: سامية شوقي، الضرر البيئي البحري على ضوء القانون الجزائري والدولي، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية السياسية والاقتصادية، المجلد 57، العدد 01، 2020، تاريخ النشر 2020/01/16، ص.250.

4_ عقوبة الغرامة (الغرامة المالية):

في سياق الجرائم البيئية ترجع معظم التشريعات فرض عقوبات مالية عوضا عن العقوبات السالبة للحرية، وهذا التوجيه يلاحظ في قانون حماية البيئة في الجزائر، حيث شهدت مستويات الغرامات ارتفاعا كبيرا بموجب القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة⁽¹⁾ مقارنة بالقانون السابق رقم 83-03.

ونتيجة للتطبيق هذه العقوبات يتم تخفيف الأثر المالي على الجاني (المدان) لصالح المصلحة العامة، وذلك من خلال ما يعرف بغرامة التلوث، حيث يتعين على الجاني (المدان) دفع مبلغ مالي محدد إلى الخزينة العامة.

ومن مميزات الغرامة المالية أنها قد تكون في شكل عقوبة أصلية كما قد تكون في شكل عقوبة إضافية لعقوبة الحبس بالتالي سنقوم بتبيين الميزتين كل واحدة على حدي⁽²⁾

أ_ الغرامة كعقوبة أصلية:

من الأمثلة الموجودة في قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة المادة 98،⁽³⁾ منه التي نصت على الغرامة كعقوبة أصلية لكل من خالف أحكام المادة 57 في نفس القانون والغرامة تتراوح بين 100,000 دج إلى غاية مليون دينار جزائري.⁽⁴⁾

ب_ الغرامة كعقوبة إضافية:

من أمثلة ذلك المادة 99 من القانون السالف الذكر، بحيث نصت على غرامة من مليوني دينار إلى 10 ملايين دج وهي غرامة إضافية أصلية أضيفت على العقوبة السالبة للحرية وهي من سنة إلى 05 سنوات، تسلط هذه العقوبة على كل من خالف أحكام المادة 57،⁵ من نفس القانون ونجم عن ذلك صب المحروقات في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري.⁽⁶⁾

1 - انظر: القانون رقم 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. المؤرخ في 19 يوليو 2003، الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 43، بتاريخ 27 سبتمبر 2003.

2 - انظر: زهدور محمد زكرياء، حوباء حياة، المرجع السابق، ص، 111-112.

3 - انظر: المادة 98 قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة. المؤرخ في 19 يوليو 2003، الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 43، بتاريخ 27 سبتمبر 2003.

4 - انظر: زهدور محمد زكرياء، حوباء حياة، المرجع السابق، ص، 112.

5 - انظر: المادة 57 قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

6 - انظر: المادة 99 قانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.

ما يتم ملاحظته من تعديل المشرع الجزائري للقانون 03-83 واستحداث قانون 03-10 أنه ضاعف مبلغ العقوبة في حالة العود، غدت تعد هذه الغرامات بمثابة ضرائب على الأمن البيئي الذي تم حرقه.(1)

ثانيا: العقوبات التكميلية

نصت المادة 09 من قانون العقوبات الجزائري على العقوبات التكميلية، وهي: الحجز القانوني، الحرمان من ممارسة الحقوق الوطنية والمدنية والعائلية، تحديد الإقامة، المنع من الإقامة، المصادرة الجزئية للأموال، المنع المؤقت من ممارسة مهنة أو نشاط، إغلاق المؤسسة الإقصاء من الصفقات العمومية، الحظر من إصدار الشيكات و/أو استعمال بطاقات الدفع، تعليق أو سحب رخصة السياقة أو إلغاؤها مع المنع من استصدار رخصة جديدة، سحب جواز السفر، نشر أو تعليق حكم أو قرار الإدانة، تحديد الإقامة، وغيرها من العقوبات.(2)

ومن أهم هذه العقوبات والتي يمكن أن تؤدي دورا هاما في مواجهة الجنوح البيئي نجد المصادرة ويقصد بها نقل ملكية مال معين من صاحبه جبرا إلى ملكية الدولة وهي إجراء الغرض منه تملك الدولة أشياء مضبوطة لها صلة بالجريمة قصرا ودون مقابل، ومن أمثلة ذلك ما نصت عليه المادة 170 من قانون المياه رقم 12/05،(3) على أنه يمكن مصادرة التجهيزات والمعدات التي استعملت في إنجاز أبار أو حفر جديدة أو أي تغييرات بداخل مناطق الحماية الكمية، وأيضا حل الشخص الاعتباري: أي منعه من الاستمرار في ممارسة نشاطه طبقا للمادة 17 من قانون العقوبات(4)*.(5)

1 - انظر: زهدور محمد زكرياء، حواء حياة، المرجع السابق، ص112.

2 - انظر: المادة 09 من قانون العقوبات الجزائري.

3 - انظر: المادة 170 من قانون المياه رقم 12/05. المؤرخ في 04 أغسطس 2005، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد 60، في تاريخ 04 سبتمبر 2005، المعدل بالقانون رقم 03/08، المؤرخ في 23 يناير 2008 والأمر رقم 02/09 المؤرخ في 28 يوليو 2009.

4 - انظر: المادة 17 من قانون العقوبات.

5 - انظر: سامية شوقي، المرجع السابق، ص 250، 251.

الفرع الثالث: الجهود المبذولة لحماية البيئة البحرية

بدأت البحار والمحيطات تعاني من التلوث بسبب ما يلقي إليها من مواد ومخلفات، ومن ثم نشأ الإدراك بأنه ينبغي العناية بمكافحة مظاهر تلوث البيئة البحرية عن طريق الجهود الدولية والوطنية، وامتدت تلك العناية لتشمل المحافظة على موارد وثروات البيئة البحرية.⁽¹⁾

أولاً: الجهود الدولية الرامية لمكافحة تلوث البيئة البحرية

1_ الجهود الرامية إلى مكافحة التلوث البحري خارج إطار القانون الدولي للبحار

لقد تتابعت الجهود والمحاولات الدولية بهدف التوصل إلى صياغة قواعد دولية تتعلق بحماية البيئة البحرية ضد أخطار التلوث، نتناولها على النحو التالي:

أ_ تطور الاهتمام الدولي بمشكلة التلوث البحري

بعد مؤتمر واشنطن الذي عقد بناء على دعوة الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا عام 1926 أول خطوة على درب الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة تلوث البيئة البحرية بالمواد البترولية. ولقد توالى الجهود الدولية لمحاولة تقنين قواعد مكافحة تلوث البيئة إلى أن تم التوقيع على اتفاقية لندن عام 1954، والتي أصبحت نافذة اعتباراً من 1958، وتم تعديل تلك الاتفاقية خلال مؤتمر عقد في لندن عام 1962 التي أصبحت سارية المفعول اعتباراً من 1967، كما تم إجراء تعديل آخر عامي 1969 و1971.

لقد حظرت اتفاقية لندن وتعديلاتها إلقاء زيت البترول أو خليط منه تتجاوز نسبته 1/10000 في المناطق القريبة من الشواطئ حتى مسافة مائة ميل بحري، كما تنطبق أحكام تلك الاتفاقية على حالات التلوث العمدي أو غير المقصود ولكنها لا تنطبق على التلوث الناتج عن الحوادث والتلوث الذي يمكن تجنبه، كما أن الاتفاقية تنطبق على كافة السفن المسجلة لدى الدول الأطراف عدا السفن الحربية والسفن التي تقل حمولتها عن خمسمائة صيد الأسماك، أما عن الجزاء المترتب على مخالفة أحكام الاتفاقية فإنه يتم تحديده من قبل القانون الوطني لدولة تسجيل السفينة، ولا يجوز أن يقرر هذا القانون عقوبات تزيد عن العقوبات المقررة عن التلوث بالزيت في البحر الإقليمي، استمرت الجهود الدولية إذ عقد مؤتمر بروكسل عام 1969 وحضرته 48

1 - انظر: عمراني نادية، الجهود الدولية لمكافحة التلوث البحري، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، ص 133.

دولة، أسفر عن اتفاقيتين هما: الاتفاقية الخاصة بالتدخل في أعالي البحار في أحوال الحوادث التي تؤدي أو يمكن أن تؤدي إلى التلوث بزيوت البترول، والاتفاقية الخاصة بالمسؤولية عن الأضرار الناجمة عن التلوث بزيوت البترول.

وما زالت الجهود الدولية العامة تتجه نحو حماية البيئة البحرية من التلوث، بالإضافة إلى بيئة الإنسان، كما توسعت تلك الجهود لتشمل الحظر الجزئي للتجارب النووية في الجو والفضاء الخارجي وتحت الماء وتحريم استخدام الوسائل الفنية للمساس بالبيئة البحرية لأغراض عسكرية أو عدائية، وقد اتخذت تلك الجهود الدولية شكل التوصيات والقرارات وإعداد الدراسات ودعوة المؤتمرات والندوات العلمية، بالإضافة إلى غيرها من الاتفاقيات التي يصعب حصرها.(1)

ب_ التعاون الإقليمي في مجال حماية البيئة البحرية

لقد تواكبت الجهود الدولية مع التعاون الإقليمي حيث يمكن أن تبرم دول منطقة ما اتفاقية لمنع التلوث لديها، كالاتفاق الخاص بتلوث بحر الشمال بزيوت البترول الموقع عام 1969، واتفاق مجموعة دول شمال شرق المحيط الأطلسي -أوسلو- 1972، واتفاقية هلسنكي عام 1974 لحماية البيئة البحرية في بحر البلطيق.

وقد تم التوقيع عام 1976 على اتفاقية برشلونة الخاصة بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث والتي ألحق بها بروتوكول خاص بمنع التلوث الناجم عن الإغراق من السفن والطائرات عام 1977، كما تم إبرام البروتوكول الثاني في 1981 بشأن مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الضارة الأخرى مع وضع خطط للطوارئ، وتعزيز تدابير لمكافحة التلوث النفطي، وقد جاءت اتفاقية الكويت لعام 1978 للتعاون في حماية الخليج العربي من التلوث.(2)

2_ حماية البيئة البحرية في إطار القانون الدولي للبحار

لقد خلت قواعد القانون الدولي العرفي للبحار من أية قواعد قانونية تتعلق بالبيئة البحرية والحفاظ عليها، وانصرفت فحسب إلى رسم النظام القانوني الخاص باستخدام البحار والمحيطات، وتعيين القواعد القانونية الواجبة التطبيق في تلك الأجزاء منها التي تخضع لسيادة الدولة الساحلية، أو تلك التي تخرج عن حدود الولاية الإقليمية للدول جميعاً، بيد أن المحاولات الأولى لتقنين القواعد العرفية للقانون الدولي للبحار قد كشفت عن بدايات الاهتمام بقضية البيئة

1 - انظر: عمراني نادية، المرجع السابق، ص 133-134.

2 - انظر: المرجع نفسه، ص 134.

البحرية، ووجوب العمل على حمايتها، وهو الأمر الذي أظهرته أعمال مؤتمر لاهاي لعام 1930 الخاص بتقنين القانون الدولي، ثم جاءت لجنة القانون الدولي وعملها في مجال إعداد مشروعات الاتفاقيات الدولية التي عرضت على مؤتمر الأمم المتحدة الأول لقانون البحار الذي عقد في جنيف عام 1958 مناسبة ليجد الاهتمام بالبيئة البحرية سبيله إلى نصوص اتفاقية محددة في إطار القانون الدولي للبحار.⁽¹⁾

أ_ اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958 وتلوث البيئة البحرية

تعتبر اتفاقية جنيف لقانون البحار من أهم الاتفاقيات الدولية التي حظيت برعاية كاملة من الأمم المتحدة، تم اعتمادها في المؤتمر الأول لقانون البحار في جنيف وهي المعاهدة المتعلقة بالبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والامتداد القاري والبحر العالي، الصيد، وتهدف هذه الاتفاقية لحماية البيئة البحرية في مناطق أعالي البحار من التلوث بالنفط أو النفايات المشعة، ومن ذلك ما نصت عليه المادة 24⁽²⁾ من الترخيص للدول المتعاقدة بوضع لوائح لمنع التلوث البحري الناتج عن تفريغ المواد البترولية من السفن وأنابيب البترول، وكذا المادة 25⁽³⁾ التي تضمنت إجراءات منع التلوث الإشعاعي والتلوث الناتج عن المواد الضارة الأخرى.⁽⁴⁾

ب_ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وتلوث البيئة البحرية

تم إبرام هذه الاتفاقية في الدورة الحادية عشرة لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 وذلك تحت إشراف منظمة الأمم المتحدة، حيث تمكن المؤتمر بعد جهد كبير من التوصل للاتفاقية الدولية التي أطلق عليها "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" والتي عالجت موضوعات قانون البحار وأرست المبادئ القانونية الرئيسية للالتزام الدولي بحماية البيئة البحرية من التلوث.

ووفقاً لأحكام هذه الاتفاقية تلتزم الدول منفردة أو مشتركة بحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها، واتخاذ التدابير اللازمة لمنع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه أياً كان مصدره ولها في سبيل تحقيق هذا الهدف استخدام أفضل الوسائل العلمية المتاحة لها، وخفض إطلاق المواد السامة أو الضارة بالبيئة البحرية، سواء عن طريق الإغراق، أو من مصادر برية، أو من

1 - انظر: عمراني نادية، المرجع نفسه، ص 134-135.

2 - انظر: المادة 24 من اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958.

3 - انظر: المادة 25 من اتفاقية جنيف لقانون البحار 1958.

4 - انظر: عمراني نادية، المرجع السابق، ص 135.

الجو، كما تنص الاتفاقية على ضرورة التعاون الدولي سواء على المستوى أو الإقليمي أو من خلال المنظمات الدولية المتخصصة لوضع معايير وقواعد لحماية البيئة البحرية، وإعداد خطط لحالات الطوارئ وتشجيع وتمويل الدراسات وبرامج البحث العلمي وتبادل المعلومات المكتسبة عن تلوث البيئة البحرية، وملاحظة وقياس وتقييم وتحليل مخاطر تلوث البيئة البحرية وآثاره بالطرق العلمية المعترف بها، وتلتزم الدول كذلك باتخاذ التدابير الضرورية لحماية النظم البيئية والمحافظة على أشكال الحياة البحرية خاصة المستنزفة أو المهددة بالانقراض.

هذا وأوضحت الاتفاقية العلاقة بين التشريعات الوطنية والقواعد الدولية في إطار منع تلوث البيئة البحرية وخفضه والسيطرة عليه في الفرع الخامس من الجزء الثاني عشر في المواد من 207 إلى 212،⁽¹⁾ وذلك بالنسبة للمصادر المختلفة للتلوث سواء كانت مصادر برية أو كان التلوث ناجما عن نشاط في المنطقة، أو عن طريق الإغراق أو من السفن أو كان من الجو أو من خلاله ومدى سلطات الدولة في إصدار التشريعات التي تتعلق بذلك.⁽²⁾

ثانيا: الجهود الوطنية لحماية البيئة البحرية في الجزائر

أعطى المشرع الجزائري أهمية كبيرة لحماية البيئة البحرية، حيث قام بسن قوانين تمنع كل صب أو غمر داخل المياه البحرية الخاضعة للقضاء الجزائري من شأنها:
_ الإضرار بالصحة العمومية والأنظمة البيئية البحرية.
_ عرقلة الأنشطة البحرية بما في ذلك الملاحة والتربة المائية والصيد البحري.
_ التقليل من القيمة الترفيهية والجمالية للبحر والمناطق الساحلية، والمساس بقدرتهما السياحية.
وعليه نتطرق لحماية البيئة البحرية عن طريق الاتفاقيات الدولية المصادق عليها في الجزائر ثم حماية البيئة البحرية في النصوص القانونية الجزائرية.⁽³⁾

1_ حماية البيئة البحرية عن طريق الاتفاقيات الدولية المصادق عليها في الجزائر

لقد صادقت الجزائر بموجب المرسوم رقم 344/63 المؤرخ في 11/09/1963م على الاتفاقية الدولية الخاصة بمكافحة تلوث مياه البحر بالمواد البترولية، كما صادقت على التعديلات للاتفاقية الدولية الخاصة بمكافحة تلوث مياه البحر بالمواد البترولية، كما صادقت على التعديلات

1 - انظر: المادة 207 إلى المادة 212. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. 1982.

2 - انظر: عمراني نادية، المرجع السابق، ص 135-136.

3 - أنظر: سمير شوقي، المرجع السابق، ص 247.

للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط 1954م والمتعلقة بالترتيبات الخاصة بالصهاريج والحد من حجم الصهاريج في 1976/10/04م وأهم هذه الاتفاقية هو الحد من حجم الصهاريج في ناقلات النفط لتفادي إمكانية التلوث البيئي الخطير الناجم عن حادث فردي تتورط فيه ناقلة، كما صادقت على التعديلات للاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط 1954م والمتعلقة بحماية الرصيف المرجاني الكبير، في 1974/10/05م، وانضمت للاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط⁽¹⁾

التي تهدف إلى ضمان توفر تعويض ملائم للأشخاص الذين يتكبون ضررا بسبب تلوث ناجم عن تسرب النفط أو صرفه من السفن وتوحيد القواعد والإجراءات الدولية لتحديد المسائل المتعلقة بالمسؤولية والتعويض الملائم في هذه المجالات، وأيضا الاتفاقية الدولية المتعلقة بإنشاء صندوق دولي للتعويض عن الضرر الناتج عن التلوث بالنفط، وهي تهدف إلى تكملة الاتفاقية الدولية الخاصة بالمسؤولية المدنية عن الضرر المنجز عن التلوث بالنفط 1969، كما صادقت الجزائر على الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول 1978 بموجب المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988،⁽²⁾ وبروتوكول 1992 المعدل للاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لسنة 1969 والمصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 98-123 المؤرخ في 18 أبريل 1988،⁽³⁾ والاتفاقية الدولية للاستعداد والتصدي والتعاون في ميدان التلوث الزيتي لسنة 1990 المحررة بلندن يوم 30 نوفمبر 1990 والمصادق عليها بموجب المرسوم الرئاسي 04-326 المؤرخ في 10 أكتوبر 2004،⁽⁴⁾ كما صادقت على اتفاقية برشلونة المتعلقة بحماية البحر المتوسط لسنة 1975 والتي تسمى أيضا باتفاقية حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط، وانضمت الجزائر لهذه الاتفاقية سنة 1980 بموجب المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 جانفي 1980،⁽⁵⁾

1 - انظر: المرسوم رقم 63/344 لسنة 1966 صدر في الجريدة الرسمية المصرية العدد "142" بتاريخ 26 يونيو 1963.

2 - انظر: المرسوم رقم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988.

3 - انظر: المرسوم الرئاسي 98-123 المؤرخ في 18 أبريل 1988.

4 - انظر: المرسوم الرئاسي 04-326 المؤرخ في 10 أكتوبر 2004.

5 - انظر: المرسوم رقم 80-14 المؤرخ في 26 جانفي 1980.

وصادقت أيضا على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون لسنة 1982 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996.(1)*(2)

2_ حماية البيئة الحرية في النصوص القانونية الجزائرية

بعد أن قامت الجزائر بالمصادقة على العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات المتعلقة بالبيئة وحمايتها من التلوث، لا سيما حماية البيئة البحرية والساحلية للمتوسط، كان لزاما عليها أن تقوم بتحيين منظومتها القانونية وفقا لالتزاماتها الدولية فيما يخص حماية البيئة، ومن بين أهم النصوص القانونية المتعلقة بهذا الشأن نورد ما يلي:

أ_ القانون 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003، المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة: نص المشرع الجزائري من المواد 52 إلى 58 على القواعد والإجراءات القانونية التي من شأنها أن تفعل حماية الحر من أخطار التلوث مهما كان نوعه.

ب_ الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم، لا سيما أحكام القسم منه والمتعلق بمسؤولية مالكي السفن عن الأضرار الحاصلة جراء التلوث بالوقود، لا سيما المواد من 117 إلى 130 والمواد 137، 141، 142، 143، والمادة 150 فقرة "د"، وكذا أحكام المواد من 210 إلى 221 منه والذي على أساسها تم تحديد مفهوم التلوث البحري، والإجراءات المتخذة ضد مالكي السفن أو ربانها المتورطين في المخالفات المنصوص عليها في أحكام القانون البحري وكذا الجزاءات المترتبة عنها.

ت_ القانون 02-02 المؤرخ فب 05 فيفري 2002، المتعلق بحماية الساحل وتثمينه، وهو أول قانون خاص بحماية الساحل، غذ نص المشرع الجزائري ومن خلال أحكام هذا القانون على الإجراءات والقواعد المتعلقة باستخدام الساحل وشغل الأراضي الساحلية واستعمالها، حماية الفضاءات البرية والحرية الحافظة على التوازنات الطبيعية كما أنه حدد "الفضاءات المخصصة للأنشطة السياحية، لا سيما الأنشطة الإستحمامية والرياضة الحرية، والتخييم القار أو المتنقل".(3)

1 - انظر: بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996.

2 - انظر: سمير شوقي، المرجع السابق، ص 247-248.

3 - انظر: سمير شوقي، المرجع السابق، ص 248-249.

المبحث الثاني: جريمة الاحتيال البحري

من خلال هذا المبحث، تطرقنا لجريمة الاحتيال البحري، حيث في المطلب الأول، تعرضنا لمفهوم جريمة الاحتيال البحري، أما في المطلب الثاني، الاحتيال على شركات التأمين البحري.

المطلب الأول: مفهوم جريمة الاحتيال البحري

من خلال هذا المطلب، تحدثنا عن مفهوم جريمة الاحتيال البحري، في الفرع الأول عرضنا تعريف الاحتيال البحري، أما في الفرع الثاني، تناولنا صور الاحتيال البحري.

الفرع الأول: تعريف جريمة الاحتيال البحري

1- لغة

الاحتيال لغة هو "الحذق، وجودة النظر والقدرة على دقة التصرف، ومن أمثال العرب قولهم: هو أحول من ذئب"، حيث أجمع معظم الفقه على كون مسمى الاحتيال يبقى الأقرب للصواب قانونا ولغة، كون النصب يفيد أكثر من معنى على غرار الإعياء، التعب وكذا العدا والبغض.⁽¹⁾

2- اصطلاحا

يمكن تعريفه على أنه كل فعل يباشره الجاني بنفسه أو بغيره، ويتوصل من خلاله إلى تسليم مال منقول مملوك للغير بدون وجه حق، باستعمال وسائل الخداع التي حضرها القانون، والتي يقع المجني عليه بسببها في الغلط الدافع للتسليم، كما يقصد به أيضا نيل شيء من الغير ومناورات احتيالية لم يكن نيلها ممكنا لولا تلك التصرفات غير المشروعة.

لم يبين المشرع الجزائري موقفه جيدا من جريمة الاحتيال مكتفيا بتبيان الأفعال المندرجة ضمنها وكذا تشديد العقوبات المطبقة على مرتكبيها.

لم يوضح أيضا فيما إذا كان المال موضوع الاحتيال يشمل العقار أم لا، عكس القانون المصري الذي نص صراحة على المال المنقول، بينما نظيره الأردني شمل العقار أيضا. ويقصد بالسندات التي وردت في نص المادة السالفة الذكر، الصكوك أو المحررات ذات القيمة المالية، أي كل ورقة تثبت ديناً أو تثبت تخالفاً منه، والمراد بالديون الالتزامات أو الحقوق الشخصية على اختلاف موضوعاتها.

¹ - انظر: فريد الشيخ، محمد سرور، النظام القانوني لمكافحة الاحتيال الواقع على التأمين البحري، جامعة البويرة، مخبر الدولة والاجرام المنظم، مقاربات اقتصادية و اجتماعية، جريمة تبيض الأموال نموذج الجزائر، 2024/12/22، المجلد 19، العدد 02 ديسمبر 2024. مجلة المعارف، 267-268.

عليه يتحقق الاحتيال من خلال إلحاق البضاعة ما من شأنه أن يؤدي إلى إحداث تغييرات فيها، أي كانت طبيعته، أو من خلال إخفاءها بشكل متعمد عبر أية وسيلة تؤدي إلى التغيير المادي فيها، أو نزع بعض صفاتها وكذا خصائصها بغية الإضرار والمساس بحقوق الأطراف المتعاقدة، الشيء الذي يجعله عملاً هدفه التضليل بغرض الكسب الغير المشروع.(1)

الفرع الثاني: صور الاحتيال البحري

تتضمن أية صفقة تجارية دولية عدة أطراف: المشتري، البائع، مالك السفينة، مؤجرها، ربانها أو محولها، المؤمن، البنك والوسطاء إلى غير ذلك. والاحتيال البحري وفقاً لغرفة التجارة الدولية هو العملية التي تتجح فيها إحدى هذه الأطراف في الحصول بطريق غير مشروع، وبدون وجه حق على مال أو بضاعة من طرف آخر. ومن بين صور الاحتيال نذكر ما يلي:(2)

أولاً: الاحتيال المستندي

يعتبر الاعتماد المستندي أكثر أساليب الوفاء استخداماً في تسوية البيوع الدولية وأكثرها أماناً، ويعود نجاحه في أداء وظائفه كأداة وفاء إلى عدد من المبادئ القانونية التي يقوم عليها هذا النظام، أهمها مبدأ استقلال الاعتماد ومبدأ قصر التعامل في عملية الاعتماد المستندي على المستندات وهو ما نستشفه من تعريفه. لكن بالرغم من هذا النجاح، ازدادت في السنوات الأخيرة قضايا الاعتمادات المستندية التي تتضمن احتيالا، خاصة وأن الأصول والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية لم تتعرض لموضوع الغش، كونه يشكل قيوداً على مبدأ استقلال التزام البنك.

1 - مفهوم الاعتمادات المستندية

نتيجة المشاكل الناجمة عن البيوع الدولية المتمثلة أساساً في عدم الثقة المتبادلة بين المصدرين والمستوردين حيث أن المصدر لا يرغب في التخلي عن المستندات التي تمثل ملكية البضاعة حتى يطمئن إلى دفع الثمن له، والمستورد لا يرغب في الدفع إلى البائع حتى يطمئن إلى سلامة المستندات، وإلى أن وصف البضاعة وكميتها والثمن الوارد فيها مطابق لشروط العقد، كان من الضروري أن يكون للبنوك دور في تمويل وتسوية هذه البيوع الدولية فتدخل بين الطرفين

1 - انظر: فريد الشيخ، محمد سرور، المرجع نفسه، ص 267-268.

1- انظر: قمار ليلي الدياز، الاحتيال في التجارة البحرية وإجراءات مكافحته، جامعة تلمسان، العدد 28، المجلة الدقيقة، جامعة

لتمنح كلا منهما الثقة المطلوبة. وقد تمخض العرف المصرفي في هذا الشأن عن إيجاد نظام خاص عرف باسم الاعتماد المستندي.

يتصف الاعتماد المستندي منذ ظهوره بأنه نظام نشأ من واقع العمل وبدافع الحاجة إليه، إلا أنه لم يرد له تنظيم في أغلب دول العالم، مما جعل العادات والعرف والقضاء يحل محله، فنتج عن ذلك أن اختلفت القواعد التي تحكمه من دولة الى أخرى باختلاف الأعراف السائدة فيها وباختلاف اتجاهات القضاء في كل دولة، وهو ما أزعج البنوك والتجار، الأمر الذي أدى إلى تكريس الجهود لتوحيد أحكامه، فقامت اللجنة المصرفية لغرفة التجارة الدولية سنة 1933 في "فيينا" بوضع القواعد والأعراف الموحدة للاعتمادات المستندية، والتي خضعت للمراجعة والتعديل عدة مرات سنة 1983، 1974، 1962، 1951، وسنة 1993 التي دخلت حيز النفاذ في 1 جانفي 1994 والمنشورة في الكتيب رقم 500. وأخيرا تم تعديل القواعد في 1 جويلية 2007 والواردة في الكتيب رقم 600 لغرفة التجارة الدولية، والتي تعد وسيلة عملية لا يمكن للبنوك المشتغلة بعمليات التجارة الدولية الاستغناء عنها في كافة عمليات البيع والنقل والتأمين، وإن كانت هذه القواعد تستمد قوتها الملزمة من إرادة وقبول الأطراف المعنية بتطبيقها والخضوع لأحكامها، فهي لا تنطبق تلقائيا ما لم يفصح أصحاب الشأن عن رغبتهم في ذلك، وهو ما نصت عليه المادة 1 من النشرة 600.(1)

عرفت النشرة 600 الاعتماد المستندي في المادة 2 الفقرة 8 أنه "أي ترتيب مهما كانت تسميته أو وصفه يجوز بمقتضاه للمصرف (البنك المنشئ) الذي يتصرف إما بناء على طلب وتعليمات أحد عملائه الأمر أو بالأصالة عن نفسه.(2)

1- بدفع إلى/ أو لأمر طرف ثالث (المستفيد) أو يقبل ويدفع سحبا أو سحبات مسحوبة من المستفيد.

2- يفوض مصرفا آخر بدفع أو قبول ودفع هذا السحب/ السحوبات.

3- بفوض مصرفا آخر بالتداول مقابل مستند/ مستندات منصوص عليها شريطة أن تكون هذه المستندات مطابقة تماما لشروط الاعتماد.

1 - انظر: المادة 1 من النشرة 600 المنشرة 600 بتاريخ أكتوبر 2006 صدرت عن المقر الرئيسي لغرفة التجارة الدولية في باريس، فرنسا.

2 - انظر: المادة 2 الفقرة 8 لنشرة 600 بتاريخ أكتوبر 2006 صدرت عن المقر الرئيسي لغرفة التجارة الدولية في باريس، فرنسا.

ومن التعريفات الفقهية الواردة بشأن الاعتماد المستندي، أنه: "عقد بين البنك وعملية الأمر يلزم البنك بإصدار خطاب الى شخص ثالث (المستفيد) يلتزم فيه البنك التزاما مستقلا بأن يدفع أو يقبل خلال أجل معين الكمبيالات أو الشيكات التي يسحبها المستفيد في حدود مبلغ معين مقترنة بمستندات تمثل البضاعة المنقولة أو المعدة للنقل يحتفظ بحيازتها على سبيل الضمان".

ومن خلال هذه التعريفات يتضح أن الاعتمادات المستندية عمليات تتضمن الأطراف التالية:

• **الأمر:** وهو المشتري طالب فتح الاعتماد ويكون الاعتماد في شكل عقد بينه وبين البنك فاتح الاعتماد حيث يتم فتحه بشروط متفق عليها مسبقا مع البائع وقد عرفته المادة 2 فقرة 2 من النشرة 600 "الطرف الذي بناء على طلبه يصدر الاعتماد".⁽¹⁾

• **البنك المصدر:** ويسمى أيضا البنك المرسل، وهو البنك الذي يقدم إليه المشتري طلب فتح الاعتماد، ويقوم تبعا لذلك بإرسال خطاب الاعتماد للمستفيد "البائع" مباشرة أو عن طريق بنك آخر "البنك المرسل" وقد عرف في الفقرة 10 من المادة 2 من النشرة 600 أنه: "البنك الذي يصدر الاعتماد بناء على طلب الأمر بفتح الاعتماد أو بالأصالة عن نفسه".⁽²⁾

• **المستفيد:** هو البائع أو المصدر الذي يفتح الاعتماد لمصلحته حيث يسحب مبلغ الاعتماد في المدة المتفق عليها متى قدم المستندات الخاصة بالبضاعة والمطابقة لمضمون الاعتماد المستندي. وقد عرفته الفقرة 4 من المادة 2 من النشرة 600 أنه: "الطرف الذي يصدر الاعتماد لصالحه".⁽³⁾

هذه العلاقات تؤكد دور الاعتماد المستندي في تمويل التجارة الخارجية، واعتباره الإطار الذي يحظى بالقبول من جانب سائر الأطراف الداخليين في ميدان التجارة الدولية مما يحفظ مصلحة هؤلاء الأطراف جميعا من مصدريين ومستوردين. فبالنسبة للمصدر يكون له الضمان بواسطة الاعتماد المستندي، بأنه سوف يقبض قيمة البضائع التي يكون قد تعاقد على تصديرها

1 - انظر: المادة 2 فقرة 2 من النشرة 600 النشرة 600 بتاريخ أكتوبر 2006 صدرت عن المقر الرئيسي لغرفة التجارة الدولية في باريس، فرنسا.

2 - انظر: الفقرة 10 من المادة 2 من النشرة 600 النشرة 600 بتاريخ أكتوبر 2006 صدرت عن المقر الرئيسي لغرفة التجارة الدولية في باريس، فرنسا.

3 - انظر: الفقرة 4 من المادة 2 من النشرة 600 النشرة 600 بتاريخ أكتوبر 2006 صدرت عن المقر الرئيسي لغرفة التجارة الدولية في باريس، فرنسا.

وذلك فور تقديم سند نقل البضاعة إلى البنك الذي يكون قد بلغه بالاعتماد. وبالنسبة للمستورد فإنه يضمن كذلك أن البنك الفاتح للاعتماد لن يدفع قيمة البضاعة المتعاقد على استيرادها إلا بتقديم سند نقل البضاعة بشكل مستكمل للشروط الواردة في الاعتماد المستندي المفتوح لديه.

لذلك أدرج المشرع الجزائري الاعتماد المستندي كطريقة إلزامية لدفع مقابل الواردات لأول مرة في المادة 69 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009.⁽¹⁾ حيث نصت في فقرتها الأولى " يتم دفع مقابل الواردات إجباريا فقط بواسطة الائتمان المستندي".

وقد تم تعديل المادة 69 هذه بموجب المادة 4 من قانون المالية التكميلي لسنة 2010⁽²⁾ التي أدخلت بعض المرونة على إلزامية الدفع عن طريق الاعتماد المستندي.³

2- الاحتيال المستندي والأصول والأعراف الموحدة

من خلال بيان مفهوم وأهمية الاعتماد المستندي، يتضح أن العنصر الجوهرى فيه هو المستندات، التي تمثل البضاعة. كما أنها محور العلاقات بين أطراف الاعتماد المستندي، فمن أجل الحصول عليها يتعاقد المستورد مع البنك على فتح الاعتماد، ويصدر البنك خطاب الاعتماد إلى المصدر المستفيد متضمنا تعهده بالدفع إذا قدم له المصدر هذه المستندات مطابقة لشروط الاعتماد، وإلا فإن البنك يمتنع عن الدفع. أي أن البنوك تتعامل بالمستندات لا بالبضائع، وهذا راجع إلى مبدأ الاستقلال الذي يعني أن التزام البنك بأداء مبلغ الاعتماد يتوقف على تقديم المستندات المطلوبة دون النظر إلى البضائع أو الاحتجاج بعقد البيع بين البائع والمشتري، مما يفرض على البنك القيام بالتزامه بغض النظر عن علاقته بالعميل أو علاقة العميل بالمستفيد، وهو المبدأ الذي أكدته الأصول والأعراف الموحدة في المادة الثالثة من النشرة رقم 500 بنصها على استقلال الاعتمادات عن عقود البيع أو غيرها من العقود التي تستند إليها.

من ثم فإن البنك ممنوع من النظر في البضاعة أو معاينتها للتأكد من مطابقتها لشروط الاعتماد، حيث أن التعامل بموجب الاعتماد يتم بالمستندات وليس بالبضاعة، فليس مفروضا على البنك أن يبذل تحريات خاصة للتحقق من صدق ما تتضمنه المستندات المقدمة إليه من بيانات، وهذا ما أدى إلى انتشار عمليات الاحتيال في هذا المجال عن طريق عدم مطابقة البضاعة لسندات الشحن المقدمة.

1 - انظر: المادة 69 من قانون المالية التكميلي لسنة 2009.

2 - انظر: المادة 69 هذه بموجب المادة 4 من قانون المالية التكميلي لسنة 2010.

1- انظر: قماز ليلى الدياز، المرجع السابق، ص 72/73/74/75

يتحقق الاحتيال المستندي إذن عندما يكون بيع وشراء البضائع قد تم على أساس خطاب مستندي، حيث تكون بعض أو جميع المستندات المقدمة من قبيل البائع إلى البنك لغرض استلام ثمن البضاعة مزورة، وإن في كانت في ظاهرها تبدو كاملة وسليمة، وهذا الإخفاء حقيقة أن البضائع إما غير موجودة أو أنها ليست من ذات النوعية أو الكمية المطلوبة من قبل المشتري. فنجد المحتال يستعين بمستندات معينة لإقناع المجني عليه بأكاذيبه، ومن أهم هذه المستندات هو سند الشحن، لما يؤديه من وظائف، فهو أداة لإثبات الشحن، كما يعتبر الوثيقة التي تثبت بها عقد النقل البحري وحياسة هذا السند يقوم مقام البضاعة، لذلك فهو يمثل البضاعة ويقوم مقامها، ويعتبر حامل السند بمثابة حائز للبضاعة مما يسمح أثناء سيرها بحرا بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع من بيع ورهن وخلافه.

وعليه يقوم المحتال بدءا بالحصول على سند الشحن، ويقوم بملئه بمعلومات تفيد شحن بضاعة لا وجود لها على السفينة، وقد تكون السفينة وهمية غير موجودة حقيقة، وتكون في العادة مملوكة لشركة وهمية أيضا. وقد يتم إصدار سند الشحن بعد شحن الحاويات بنفايات بدل البضاعة، ويحصل المحتال على شهادات من الميناء عن طريق الرشوة، تفيد مطابقة البضاعة للمواصفات المذكورة بسند الشحن. وقد يزود المحتال أيضا بشهادة المنشأ والفاتورة ووثيقة التأمين وشهادة التفتيش وغيرها من الوثائق.

بعدها يقوم المحتال بإرسال سند الشحن مرفوقا بالمستندات المزورة إلى المشتري حسن النية الذي سيتوقع الاستلام في ميناء الوصول المتفق عليه، فإذا لم تصل السفينة، أو إذا وصلت ولكن لا توجد عليها البضاعة المزعومة عندئذ يكتشف المشتري أنه وقع ضحية الاحتيال، وخلال ذلك يختفي المحتال.

ومن أمثلة هذا النوع من الاحتيال ما كشفت عنه جريدة الرياض السعودية عن قيام مجموعة من القراصنة الأفارقة بالنصب على عدد من التجار السعوديين، وباعوهم بضائع لا يملكونها بمستندات زورت بتقنية حديثة جدا بقيمة وصلت إلى 50 مليون ريال حيث قاموا بتزييف سندات الشحن، ليكتشف التجار السعوديون أن البضاعة التي وصلت لهم ليست لها أية قيمة مالية، بعدما يكون قد سدّدوا الضمانات البنكية لعمليات الاستيراد.

وما وقع أيضا ضحيته مجموعة من التجار البحرينيين، حيث استلموا حاويات نشارة من الخشب بدلا من صفقة الأخشاب التي تعاقدوا عليها، كما وجد بعض تجار دولة الإمارات العربية أن البضائع الاستهلاكية التي تعاقدوا عليها لم تكن عند وصولها إلا ترابا. ومما يساعد المحتال على جذب الضحية، عرضه لبضاعة بكميات ضخمة بسعر زهيد يقل عن الأسعار العالمية. وفيها يطلب البائع من المشتري فتح اعتماد مستندي غير قابل للنقض ومعزز، ويدفع لدى الاطلاع وحتى يقنع المشتري، فإنه يتعهد بتقديم خطاب ضمان بحسن التنفيذ، وبعد صرف الاعتماد للمستفيد واكتشاف الاحتيال يحاول المشتري تسهيل خطاب الضمان فيوضح أن هذا الخطاب مزور. (1)

ثانيا: الاحتيال البحري عن طريق الانحراف المتعمد لمسار السفينة أو إحراقها عمدا
يعد الانحراف المتعمد لمسار السفينة أو إحراقها عمدا من حالات الاحتيال السائدة في المجال البحري.

1- الانحراف المتعمد لمسار السفينة

يعد انحراف السفينة عن خط الرحلة بأنه ابتعاد السفينة عن خط مسارها المحدد بقصد العودة إليه، أو عن خط السير المعتاد للرحلة التي تقوم بها، إن لم يكن ثمة خط سير محدد. قد يستعمل مالكو السفينة أو مستأجروها الصلاحيات الممنوحة لهم بموجب عقد نقل، من أجل الانحراف عن الرحلة إذا كان ذلك ضروريا لسلامة السفينة والبضاعة أو لتقديم العون لسفينة أخرى، عندما تكون حياة الموجودين عليها عرضة للخطر أو للحصول على مساعدة طبية لشخص على ظهر السفينة، أو عندما يكون الانحراف خرجا عن سيطرة الربان، على أن تعود السفينة إلى خط سيرها الأصلي فور زوال مبرر الانحراف وقد يحدث أن يتضمن سند الشحن شرطا يجيز للربان الانحراف بسفينته عن خط سيرها المعتاد لأسباب معينة. وهو ما تضمنته المادة 4/4 من اتفاقية بروكسل لعام 1924. (2)

وبعد أن تعلق الأمر بأعمال الاحتيال البحري، أصبح مالك السفينة أو الناقل يوهم صاحب البضاعة بأنه سيقوم بنقل البضاعة بسعر أقل من الأسعار المألوفة، وبعد أن يستلم البضاعة ينحرف بمسار السفينة إلى جهة أخرى غير المتفق عليها، حيث يتم بيع البضاعة لصالح مالك

¹- انظر: قماز ليلي الدياز، المرجع نفسه، ص 80/79/78/77/76/75

² - انظر: المادة 4/4 من اتفاقية بروكسل لعام 1924.

السفينة أو الناقل، وفي بعض الأحيان حسب ضخامة الصفقة يقوم المالك إما بإغراق السفينة عمدا للتخلص منها بحجة تعرضها لأحد الأخطار البحرية، وإما بتبديل اسمها، إخفائها تماما أو طمس معالمها، تغيير ملكيتها أو بلد تسجيلها.

وغالبا ما يكون الانحراف وبيع البضائع في موانئ صغيرة غير معروفة، والتي تسمح قوانينها بتسهيل عمليات البيع من هذا القبيل بحجة ظروف طارئة تبرر للربان بيع جزء من حمولة السفينة لغرض إجراء إصلاحات للسفينة.

ومن أمثلتها حالة الشحنة المحملة على السفينة المسماة OCEAN ADEL والمتفق نقلها من العراق إلى أنكولا حيث اتجهت السفينة إلى هونك كونك، وبيعت الحمولة هناك. وكذلك الباخرة BETTY التي غيرت اسمها إلى STAR FILVE بتاريخ 1979/08/27، وإلى اسم آخر ANIS، وقد تم بيع جزء من شحناتها المؤلفة من مواد البناء تعود إلى تجار في المملكة العربية السعودية، وعوارض خشبية تعود إلى مستوردين في العراق.

2-احراق السفينة عمدا

يقصد بالاحراق العمدي هنا تدمير السفينة والإضرار بالأموال بواسطة إحراقها، وقد انتشر استخدامه بشكل متزايد في عمليات التخلص من السفن لسبب مهم، هو أن الحريق من الأخطار المؤمن عليها وأية خسارة تنشأ عنه ترتب عموما حقا عي التعويض من قبل شركات التأمين، ومما ساعد على هذا النوع من الاحتيال البحري هو أن الحرائق من الأمور التي يسود الاعتقاد فيها بشكل واسع أنها تحصل عرضا أي قضاء وقدر، وبالتالي من البساطة أن يخطط لها ومن الممكن أن تبتدئ بفعل صغير جدا في أجزاء معينة من السفينة بمساهمة البحارة، وغالبا ما يسبب هذا الفعل للسفينة خسارة كلية، فيكون من الصعب إثبات أن الحريق قد حصل بصورة متعمدة.¹

ثالثا: الاحتيال باستغلال عقود استئجار السفن واستغلال التأمين البحري

يطال الاحتيال استغلال عقدي استئجار السفن والتأمين البحري على النحو التالي:

¹ - انظر: قماز ليلى الدياز، المرجع السابق ، ص 81/82

1-الاحتيايل باستغلال عقود استئجار السفن

من الأمور الشائعة في التجارة البحرية، استئجار السفن، وهو عقد بموجبه يتعهد المالك بوضع سفينة تحت تصرف المستأجر مقابل أجر، بقصد الاستغلال البحري لمدة محدودة أو للقيام برحلة أو رحلات معينة، فيرتبط مالك السفينة مع المستأجر بعقد استئجار السفينة بغية استغلالها، في حين يرتبط الناقل مع أصحاب البضاعة بعقد النقل الذي يثبتته سند الشحن، هذا من ناحية.

من ناحية أخرى، يلتزم أصحاب البضاعة بتسديد أجرة النقل ويلتزم مستأجر السفينة بدفع مبلغ إيجار السفينة، كما يلتزم برد السفينة في نهاية مدة العقد بوقت كاف بالميناء الذي تسترد فيه السفينة. بالإضافة الى التزام الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام الى ميناء الوصول، وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول.

مع تسليم البضاعة إلى المرسل اليه، أو المظهر إليه سند الشحن، بوضعها تحت تصرفه ليتمكن من كشفها والتحقق من حالتها ومقدارها.

طالما أن كل طرف يقوم بتنفيذ التزاماته المحددة بموجب العقد، فلا إشكال، إلا أنه قد يحصل احتيال من طرف أو طرفين تاركين الآخرين يخللون ما حصل ضمن الروابط العقدية.

قد يكون الاحتيايل البحري في هذه الحالة، عن طريق عدم الالتزام بشروط إيجار السفينة، فيقوم مستأجر باستئجار سفينة من مالكةا، وتتوجه إلى الميناء قصد شحن البضائع، وبعد استلام المستأجرين أجور الشحن بموجب سندات شحن متضمنة تسديد أجور الشحن مسبقا من قبل أصحاب البضائع، يتوارون عن الأنظار فجأة، دون القيام بعملية النقل المتفق عليها. عندئذ تبقى البضاعة محملة على ظهر السفينة، الأمر الذي يترتب عليه تحمل مالك السفينة نقل البضاعة وتسليمها إلى وجهات وصولها الأخيرة، وحيث أنه لم يتسلم مبالغ إيجار السفينة، فقد لا يتوافر له المال الكافي لإكمال الرحلة، ليقوم هو الآخر ببيع البضاعة المحملة على ظهر السفينة للتخلص منها وتغطية الخسائر التي تكبدها. وتكون الضحية في الأخير مالك البضاعة الشرعي.

2-الاحتيايل باستغالال الالأمين البحري

بالرغم من التطورات التي تشهداها تقنيات الشحن، إلا أن البضائع مازالت تتعرض لأخطار متعددة خلال عمليات النقل والشحن والتفريغ ومعاينة الجمارك والتخزين المؤقت. من ثم فإن أصحاب البضائع، وكذا أصحاب السفن، كونها هي الأخرى معرضة أثناء الرحلة البحرية لخطر الهلاك لا يمكنهم إلا أن يؤمنوا على أموالهم.

إذ يعد الالأمين البحري آلية لتحويل عبئ الخطر البحري من المؤمن له إلى المؤمن والذي يقبل تعويض جزء من الخسائر التي تصيب المؤمن له، فيغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهيكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث المباغطة أو القوة القاهرة أو الأخطار البحرية طبقا للشروط المحددة في العقد.

كما يغطي المؤمن الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها، إلا إذا نجم عنه خطر مستبعد في الالأمين، بالإضافة إلى المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

وتظهر أهمية الالأمين البحري القصى في نظام الائتمان الذي يقوم عليه الاعتماد المستندي والذي ما كان له أن يتحقق عملا بدون وجود وثيقة الالأمين التي يعتبرها البنك من أهم مستندات فتح الاعتماد، وبافتراض عدم وجود الالأمين على تلك البضائع، لن يستطيع البنك دفع قيمة الاعتماد المستندي إلا بعد التأكد من وصول البضائع سالمة. وبالتالي فإن وجود وثيقة الالأمين ضمن المستندات المطلوبة لفتح الاعتماد المستندي يجعل البنك ضامنا لحقه في حالة هلاك أو تلف البضائع فيشترط أن تصدر وثيقة الالأمين لصالحه.

يظهر مما سبق أن الالأمين البحري يقوم على حسن النية، وتعويض الخسائر دون أي غبن وهي من المبادئ القانونية للالأمين، لكن ما يخرج هذين المبدأين عن الطريق السوي، ظاهرة الاحتيايل التي تعتبر من أهم التحديات التي تواجه شركات الالأمين وإعادة الالأمين، وهذا ما يعرف من أهم التحديات التي تواجه شركات الالأمين وإعادة الالأمين، وهذا ما يعرف بالاحتيايل الالمني.

لهذا النوع من الاحتيايل البحري صور غير قابلة للحصر، تتمثل جميعها بالالأمين غير الحقيقي على سفن وبضائع. ومن بين أشكاله:

- أن يتم التأمين بشكل يزيد عن قيمة الحقيقية للبضائع أو السفن المؤمن عليها بشكل مقصود، بهدف الحصول على الربح من عوائد التأمين في حالة تحقق خسارة مشمولة بالتأمين.

- الاحتيال المتعلق بإعلان الخسائر المشتركة بشكل ملفق.

- التزوير والتلاعب في سندات الشحن.

- التلاعب في إبداء الحقائق الجوهرية للمؤمن.

- استبدال بضائع جيدة بأخرى رديئة خلال الرحلة.

- التلاعب في كميات البضائع خلال الشحن أو التفريغ.

- الإغراق العمدي للسفينة أو إحراقها، كما سبق الإشارة إليه.

- الشحن على سفينة وهمية.

- إصدار خطاب ضمان للحصول على سند شحن نظيف عن بضائع تالفة.

من خلال هذه الأشكال يظهر أن الاحتيال البحري التأميني يتم عن طريق تقديم مطالب احتيالية مبالغ في قيمتها النقدية، أو مطالب تتعلق بحادث وهمي لم يحدث أصلاً، أو تتعلق بحادث افتعالي من طرف المؤمن له أو تابعيه. ومما لا شك فيه أن اكتشاف المطالبات الاحتياطية من المسائل الصعبة تماماً، والتي تستلزم جهوداً كبيرة في تدقيق ومقارنة المستندات والتحقيق في الوقائع، وإن كان هناك بعض المؤشرات التي قد تلفت نظر شركات التأمين لأخذ الحيطة والحذر، إلا أنها ليست قرينة قانونية قاطعة على وجود الاحتيال وهي:

- إخفاء المعلومات من قبل المؤمن له ومحاولة تعطيل المعاينة.

- محاولة المؤمن له الضغط الزائد لصرف التعويض.

- التضارب في أقوال المؤمن له.

- عدم توفير المستندات المطلوبة بشكل كاف.

- زيادة مفاجئة في مبلغ التأمين قبل الخسارة بوقت قصير.⁽¹⁾

1 - انظر: قماز ليلي الدياز، المرجع نفسه، ص 82/83/84/85/86

المطلب الثاني: الاحتيال على شركات التأمين البحري

أضحت جريمة الاحتيال في التأمين أصعب الجرائم التي تهدد الملاحة البحرية وخاصة شركات التأمين نظرا لما تشكله من خطر على سلامة كيائها المادي واستمرارية أدائها الوظيفي خاصة مع حجم القيم المالية الكبيرة التي تشكل محلا للتعامل الذي تلتزم به هذه الشركات.⁽¹⁾

الفرع الأول: مفهوم جريمة الاحتيال على التأمين البحري

تطرقت وكالة مكافحة الغش في التأمين "ALFA" إلى تعريف الاحتيال الواقع على التأمين حين اعتبرته ذلك الفعل الذي ينفذه الأشخاص الاعتبارية أو الطبيعية على السواء بغية تحصيل عائدات وأرباح غير مشروعة من عقد التأمين البحري، بهذا الوصف تعد جريمة الاحتيال على التأمينات البحرية كل أعمال الاستلاء التي يقدم عليها الشخص المستفيد من التأمين (المؤمن له) المتضمنة مبلغ التعويض المتحصل عليه بطرق احتيالية غير مشروعة مبنية على التدليس والمناورة للتأثير على المؤمن، حيث تقوم شركات التأمين بتعويض للمؤمن له في وقت معلوم، وهنا يتوقف النشاط الإجرامي مباشرة بعد تسليم شركة التأمين التعويض للمؤمن له.

وتقوم جريمة الاحتيال في التأمين على الركن الشرعي والمادي والمعنوي، فالركن الشرعي وهو الذي يصنف الفعل ويجعله جريمة، أما الركن المادي فهو الاستيلاء بطريقة الاحتيال على مال المملوك للغير، ويشترط للتوافر هذا الركن أن يوجد نشاط إجرامي وهو فعل الاحتيال والنتيجة التي تتمثل في تسليم المال المملوك للغير، والعلاقة السببية بين النشاط والنتيجة، أي بين فعل الاحتيال والتسليم.

وتماشيا مع تم ذكره فإن الاحتيال في التأمين البحري هو أي فعل يتم ارتكابه بطرق ومناورات احتيالية من قبل المؤمن له سواء الناقل أو وكلائه أو مستخدميه بالتواطؤ أو التآمر للاحتيال على شركة التأمين بغرض الحصول على ربح غير مشروع بموجب عقد التأمين من

1 - انظر: قديد الشيخ، المرجع السابق، ص 266، 269.

خلال التعمد في تقديم أو إخفاء أو كتم أو عدم الكشف عن الحقائق المادية المتعلقة بالبضائع سواء قبل الرحلة أو أثناء الرحلة أو بعدها.(1)

الفرع الثاني: أساليب الاحتيال في التأمين البحري

يهدف المحتال على شركات التأمين إلى أن ينجح بغير وجه حق أو بوجه غير مشروع في أن يحقق التزاما بالدفع المالي يوقعه على شركة التأمين تدفعه لصالحه (المؤمن له)، نتيجة التدليس الذي يجعل من الالتزام يحقق وجوده وفق العقد المبرم، ويكون ذلك من خلال إتباع أسلوب الخداع والغش بنية تحصيل مبلغ التأمين أو التعويض، هذا مع مراعاة تعدد تلك الأساليب باختلاف موضوع التأمين ووفق ما حدده القانون.(2)

أولاً: الاحتيال الناشئ عن خطأ المؤمن له المتعمد

يعتبر المؤمن له (شركة النقل) الشكل المجسد للغش على شركات التأمين في شراء أو تنفيذ منتج مؤمن من قبل شخص أو مجموعة من أشخاص بالتأمر من خلال الحصول على تسديد أو تغطية أو تعويض دون وجه حق، كأن يقوم وكيل الشحن أو مشرف المستودع بتزوير مستندات مختلفة لمساعدة المؤمن له في تقديم دعاوي التعويض عن فقدان البضائع التي لم تكن موجودة في الأساس، كما يمكن لطاقم السفينة المؤمن عليها، إذا كانوا متورطين في الإغراق بناء على تعليمات من المكلفين أن يتحمل المسؤولية الجنائية عن جريمة التأمر بموجب القانون، ويمكن توجيه نفس التهمة إلى طاقم السفينة الذي يعمل على متن السفينة وهمية على أساس أنهم تأمروا مع المالكين أو المؤمن لهم المحتالين لسرقة شحنة شخص ما، فقد يعتمد في الكثير من الأحيان لإحداث الضرر بقصد هلاك البضاعة المنقولة ويتدخل بفعله المتعمد في تحقق الخطر المؤمن منه من أجل الحصول على مبلغ التعويض، مثل نشوب حريق متعمد على متن سفينة.

وهناك كذلك شكل آخر للاحتيال التأميني، وهو حصول على غطاء تأميني للممتلكات لا يمتلكها في وقت إبرام العقد مع شركة التأمين، وهو أكثر شيوعاً في حالة ممارسة التأمين على البضائع لتسهيل عملية الاحتيال، في هذا النوع يقوم المحتالون عادة على الحصول فاتورة شركة

1 - انظر: علوان إيمان، ليلي كراش، الاحتيال على شركات التأمين البحري، المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية، مجلد 07، العدد 01، 2022/06/01، ص 03-04.

2- انظر: قديد الشيخ، المرجع السابق، ص 266

تأمين فارغة، ثم بعدها يقوم بإدراج تفاصيل الشحنة البضائع المفترضة، فيقال أن الشحنة موجودة في مكان بعيد في انتظار الشحن، ومن الطبيعي أن تكون إمكانية إجراء مسح الحاويات محدود للغاية إما بسبب الخدمات اللوجيستية أو ضيق الوقت بعد إرفاق وثيقة التأمين يزعم أن الشحنة المؤمن عليها قد ضاعت نتيجة حادث مؤسف مما يمكن للمؤمن له المطالبة بالتعويض بموجب بوليصة عن المخاطر غير موجودة، فضلا عن ذلك يعتمد المؤمن له بواسطة تعديل ظروف وقوع الحادث، إذ عندما يتحقق الحادث في ظروف لا تمكن المؤمن له من تحصيل التعويض، فيقوم المؤمن له بتزوير الحقائق لتجنب لرفض شركة التأمين تعويض الضرر مثل تغيير تاريخ وساعة وقوع الحادث، والتعديل في ظروف وقوع الحادث.

في عقود التأمين يطلب من المؤمن له عادة تقديم معلومات إلى شركة التأمين الخاصة به بعد إبرام العقد، وفقا لشروط البوليصة في الأمور التي سيكون لها تأثير كبير على وضع شركة التأمين والتي تمكنها من اتخاذ قرارات اكتتاب مستنيرة خلال سريان الوثيقة بشأن الموارد المستجدة. أوضح هرست جي هذه النقطة في قضية (The Litson pride) حيث كان مطلوباً من المؤمن له لإبلاغ شركة التأمين بأن السفينة المؤمن عليها قد دخلت "منطقة مستبعدة"، كان الغرض من هذا الطلب هو تمكين شركة التأمين من تحصيل قسط إضافي حتى يتمكن المؤمن له من الاستفادة من التغطية تمتد إلى المنطقة المستبعدة في حالة دخول السفينة تلك المنطقة دون إشعار، بعد فقدانها قام المؤمن له بمحاولة تقديم إشعار احتيالي إلى شركة التأمين يزعم أنه تم تقديم قبل القضية، وكان هرست جي مصمماً على أن واجب حسن النية المطبق بكامل صرامة هو تقديم معلومات حول الرحلة بموجب "الضمان"، فطبقاً لنص المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات على المؤمن،⁽¹⁾ له إعلام شركة التأمين بكل الظروف المستجدة التي من شأنها أن تؤدي إلى زيادة الخطر أو تفاقمه، في أجل 10 أيام على الأكثر ابتداء من يوم تفاقم الخطر أو تغيره، وبطبيعة الحال إذا اتضح أن المؤمن له عمد إلى إيقاع الضرر بفعله الإرادي للاستفادة من التعويض المقرر من شركة التأمين، فيعتبر في هذه الحالة احتيالا وليس له الحق في

التعويض، ويكون المؤمن مسؤولاً عن الخسائر والأضرار التي يتسبب فيها المساعدون أو الوكلاء الذين يكون المؤمن له مسؤولاً عنهم بمقتضى أحكام المسؤولية التقصيرية عن فعل الغير وهذا سواء صدر الخطأ منهم عن عمد أو عن غير عمد، ويقع عبئ الإثبات على عاتق شركات

1 - انظر: المادة 108 من المر 95-07 المتعلق بالتأمينات على المؤمن.

التأمين التي تدعي هذه الادعاءات أن تثبت سوء نية حملة عقد التأمين وإصراره على الاحتيال بفعله المتعمد.

عن تكلفة الاحتيال في صناعة التأمين البحري هائلة، فغالبا ما يتم الاحتيال في سياق التأمين البحري من قبل عصابات إجرامية محترفة وعالية التنظيم قادرة على ارتكاب عمليات احتيال معقدة ومكلفة، على سبيل المثال يمكن للعناصر الإجرامية وضع غطاء تأميني شامل للبضائع التي لم تكن موجودة في المقام الأول، بهدف تقديم مطالبة بشأن اختفائها الغامض أثناء العبور، فلكي تتجح عملية الاحتيال يجب أن يتعاون مجموعة متنوعة من الأفراد بما في ذلك موظفي المستودعات والسائقين، وعمال فحص السفن، والعمال على سطح الفينة، لهذا لا يفترض أن التأمين البحري محصن من الاحتيال الذي يرتكبه الأفراد الانتهازيون، فيمكن أن يكون هؤلاء الأفراد هم مالكي السفن المؤمنة الذين يقررون إغراق حمولتها مقابل أموال التأمين، خاصة في وقت الانكماش الاقتصادي، كذلك الوسطاء المستعدين لإخفاء الحقائق المادية لتأمين صفقة لمديرهم في قسط أقل، كما أن الاحتيال في التأمين البحري يمتد إلى أسواق التأمين وإعادة التأمين البحري، مثلا المحتال الذي أسس شركة نقل في التجارة الدولية بقصد حث الناس على الدخول في عقد نقل معه، ثم يختفي من مكان الحادث حاملا حمولة الشاحنين الأبرياء أو المرسل إليهم، فيذهب هؤلاء الضحايا إلى متابعة شركات التأمين على البضائع (على افتراض ان وثيقتهم توفر غطاء ضد هذا النوع من المخاطر)، وفي حالة أن شركة التأمين عوضت المؤمن له عن الخسائر الناتجة عن السلوك غير النزيه لأطراف ثالثة، من المحتمل أن تلجأ شركة التأمين البحري إلى معيدي التأمين، وبهذه الطريقة يجد معيدي التأمين أنفسهم مسئولين عن أي نوع من السلوك المتعمد الذي يؤثر على القطاع البحري ككل، ذلك من المحتمل أيضا أن تستهدف العصابات الإجرامية والأفراد الانتهازية شركات التأمين البحري على وجه التحديد بقصد الحصول على مبالغ مالية منها عن طريق الخداع، فمن المناسب تقييم العوامل المختلفة التي تجعل سوق التأمين البحري قابلا للاحتيال بسهولة.⁽¹⁾

ثانيا: الاحتيال الناشئ عن المبالغة في تقدير قيمة الضرر

إن فكرة التأمين تقوم في الأساس على أن المؤمن له يعتمد على القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه فالتأمين على الأضرار يقوم في الأساس على المبدأ التعويضي، لأنه يهدف إلى

¹- انظر: علوان ايمان /ليلى كراش، المرجع السابق ، ص 354، 355، 356.

تعويض المؤمن له عن الضرر الذي أصابه فقط، فلا يعرض المؤمن له إلا في حدود الضرر الذي لحقه دون أن يجاوزه، فإذا تحقق الخطر المؤمن منع وكانت الخسارة كلية استحق المؤمن له قيمة التأمين كاملا ولا يلتزم المؤمن بان يدفع أكثر من مبلغ التأمين، هذا ما أخذ به المشرع الجزائري بمقتضى أحكام المادة 623 من القانون المدني و30 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات،⁽¹⁾ أما إذا كانت القيمة القابلة للتأمين غير معينة، فالعبرة بالتكلفة الأولية، وهذا ما جاء به القضاء الإنجليزي في "Williams v Atlantic assurance co Ltd" تم تأمين البضائع المشحونة على متن السفينة بارثيان بموجب بوليصة تأمين مفتوحة لرحلة من الإسكندرية إلى ليفربول، فقدت السفينة بارثيان والبضائع عندما اشتعلت النيران في السفينة في ميناء وهران بالجزائر في ظروف مريبة، ولإطفاء الحريق أغرقت سلطات الميناء السفينة، وكانت إحدى القضايا المعروضة على المحكمة لتحديد القيمة للسلع غير المقيمة في "التكلفة الأولية"، فقد يتضاعف اللجوء إلى التأمين فيما لو كان التعويض يتجاوز قيمة الضرر الذي يلحق المؤمن له، فمهما تحايل لن يحصل إلا على قيمة الخسارة الفعلية وفي حدود مبلغ التأمين المنصوص عليه في العقد، وفي حالة قام المؤمن بالمبالغة في تقدير قيمة الشيء المؤمن عليه الحقيقية بسوء نية بهدف تحصيل الربح، واكتشفته شركة التأمين سواء قبل تحقق الخطر أو بعده، فإن العقد المبرم يؤول إلى البطلان وتطالب شركة التأمين المؤمن له بالتعويض الذي أخذه بمناسبة الاحتيال، ولها أن تحتفظ بالأقساط المدفوعة على سبيل التعويض حسب نص المادة 31 فقرة 1 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات،⁽²⁾ والمؤمن يلتزم أساسا بمقتضى عقد التأمين بأن يدلي بجميع البيانات المتعلقة بالخطر المؤمن منه، ولذلك يجب عليه أن يجيب إجابة صحيحة عن جميع الأسئلة الكتابية أو الشفوية التي يطرحها عليه المؤمن من بينها التصريح بقيمة البضائع المنقولة، وأن يقدم له تصريحاً دقيقاً في حالات تغير الخطر المؤمن منه أو تفاقمه، فمن شأن هذه البيانات أن تمكن المؤمن من تقدير الخطر، نصت عليه المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات،⁽³⁾ فإذا تعدد المؤمن له كتمان الحقيقة أو أدلى ببيانات كاذبة أو غامضة أو ناقصة كان سيء النية ترتبت عليه جزاءات حسب ما جاء في نص المادة 19 الفقرة 1 و2 من الأمر 95-07 المتعلق

1 - انظر: المادة 623 من القانون المدني و30 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 - انظر: المادة 31 فقرة 1 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

3 - انظر: المادة 108 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

بالتأمينات،⁽¹⁾ إذا تحقق المؤمن قبل وقوع الحادث أن المؤمن له اغفل شيئاً أو صرح تصريحاً غير صحيح، يمكن الإبقاء على القسط مقابل قسط أعلى يقبله المؤمن له أو فسخ العقد إذا رفض هذا الأخير دفع تلك الزيادة، ويتم ذلك بعد خمسة عشر 15 يوماً من تاريخ تبليغه، في حالة الفسخ يعاد للمؤمن له جزء من القسط عن المدة التي لا يسري فيها عقد التأمين وإذا تحقق المؤمن بعد وقوع الحادث، أن المؤمن اغفل شيئاً أو صرح تصريحاً غير صحيح، يخفض التعويض في حدود الأقساط المدفوعة منسوبة للإقساط المستحق فعلاً مقابل الأخطار المعينة مع تعديل العقد بالنسبة للمستقبل، وترجع إمكانية البطلان إلى عدم مشروعية السبب التي تنطوي على الغش أو الخداع أو سوء نية في تقدير قيمة البطلان إلى عدم مشروعية السبب التي تنطوي على الغش أو الخداع أو سوء نية في تقدير قيمة المال المؤمن عليه، فيقدر المؤمن له مبلغ التأمين بأكثر من قيمته الحقيقية وهذا طمعا في الحصول على مبلغ تأمين يفوق القيمة الحقيقية للمال المؤمن عليه، وهو ما يعرف بالمغالاة التدليسية وهي المغالاة في مبلغ التأمين والمبالغة في تقدير قيمة المال المؤمن عليه والتي تأتي في الغالب من المؤمن له سعياً وراء الربح الغير مشروع، فإذا ثبت الغش المؤمن له سواء قبل تحقق الخطر أو بعده، جاز للمؤمن إبطال العقد للتدليس، فلا يلتزم بدفع مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر، ويستتقي الأقساط التي قبضها وقسط السنة الجارية على سبيل التعويض، وفي نفس المقام وبالرجوع إلى نص المادة 17 من القانون البحري الإنجليزي لعام 1906،⁽²⁾ نجد أنه في حال الإخلال بمبدأ حسن النية فإن عقد التأمين البحري يكون قابلاً للإبطال، وعندما يعتمد المؤمن له بسوء نية المبالغة في تقييم الشيء المؤمن عليه بغرض التدليس على المؤمن يكون من حق المؤمن طلب إبطال عقد التأمين البحري، فإذا كان قد دفع للمؤمن له مبالغ معينة على سبيل التعويض فله أن يطالب بردها جزاءً للاحتيال وسوء النية.

في الواقع أنه لا توجد قواعد معينة يمكن عن طريقها التأكد فيما إذا كانت المبالغة في التقويم تمثل زيادة تستلزم الكشف عنها، أو ترقى إلى مرتبة الغش أو الخداع، فالمسألة مسألة وقائع تخضع لنظر قاضي الموضوع، وتتعلق بالظروف الخاصة بكل قضية وتبعاً لظروف كل دعوى على حدا، فإذا لم يتضمن عقد التأمين القيمة الحقيقية، فيؤدي ذلك إلى حرمان المؤمن من الحصول على جزء من أقساط التأمين يعادل الأقساط المستحقة عن الفرق بين القيمة الحقيقية

1 - انظر: المادة 19 الفقرة 1 و2 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

2 - انظر: المادة 17 من القانون البحري الإنجليزي لعام 1906.

للشيء وقيمة المقررة في العقد، ويقع عبئ الإثبات على شركة التأمين، والتي تحقق فيه عن طريق مراقبة الصحة الوثائق المقدمة من قبل المؤمن له.⁽¹⁾

ثالثاً: الاحتيال الناتج عن تعدد عقود التأمين

الأصل في التأمين على الأضرار أنه لا يسمح للمؤمن له أن يؤمن على نفس الخطر لأكثر من مرة لدى أكثر من شركة تأمين، حسب نص المادة 33 فقرة 1 من الأمر 95-07،⁽²⁾ إلا أنه على الرغم من صراحة المادة غير أن المؤمن له قد يعتمد الاحتيال في التأمين البحري عن طريق اكتتاب عدة عقود لنفس الخطر، بهدف الاستفادة لأكثر من تعويض يفوق مقدار الضرر الذي أصابه، وعليه فتعدد التأمينات يعني أن يتعدد المؤمنون للشيء واحد ومصالحة واحدة من خطر واحد، وأن تكون عقود التأمين في وقت واحد وفي مستوى واحد، فإذا ثبت سوء السلوك المتعمد للمؤمن له بطل العقد حسب المادة 33 فقرة 3 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات،⁽³⁾ وعلى شركة التأمين عبئ الإثبات المبالغ في تقدير موضوع التأمين واثبات تعمد المؤمن له عدم التبليغ بتعدد العقود، وهذا ما أكده الفقيه البروفيسور لامبرت "إذا تمكنت شركة التأمين من اثبات غش واحتيال المؤمن له، فجميع العقود تكون باطلة" فتلغى هذه العقود بمجرد كشف الاحتيال، سواء قبل تحقق الخطر أو بعده، وسقوط التزام المؤمن بدفع مبلغ التأمين إذا تحقق الخطر، هذا في حالة أن التعدد بسوء نية وثبت أن مجموع المبالغ المؤمن عليها تفوق قيمة الأشياء المؤمنة، أما إذا قلت أو ساوتها فلا مجال لإبطال عقد التأمين لأن المؤمن له في هذه الحالة لا يكون قد أثر الاحتيال على شركة التأمين إذا تحقق الخطر المؤمن منه وإنما حصل على تعويض حقيقي عن قيمة الخسارة، والأصل أن حسن النية مفترض حيث يثبت العكس، وعبء الإثبات يقع على من يدعيه بالقواعد العامة للإثبات، وعليه فالشروط الواجب توفرها حتى نكون امام تعدد التأمينات هي:

1_ أن يكون التأمين لمصلحة واحدة: بمعنى يقوم مالك البضاعة بتأمين البضاعة لرحلة بحرية من خطر معين لدى أكثر من شركة تأمين، كما لو قام الشاحن بتأمين البضاعة لرحلة بحرية من خطر معين، وقام مالك البضاعة بتأمين عليها فلا نكون أمام حالة تعدد التأمينات لن الشاحن يكون قد أمن مسؤوليته عن شحن هذه البضاعة، وأمن على مصلحته المتمثلة في ملكية

1- انظر: علوان ايمان /ليلي كراش ، المرجع السابق ، ص 358/357/356

2 - انظر: المادة 33 فقرة 1 من الأمر 95-07.

3 - انظر: المادة 33 فقرة 3 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات.

- البضاعة، وكل عقد من هذه العقود يتعلق بمصلحة تأمينية مختلفة عن مصلحة الآخر.
- 2_ أن يقع التأمين على ذات المال: يقوم المالك البضائع بالتأمين على شحنة مثل القمح لدى شركة تأمين معينة، ويقوم نفس الشخص وبصفته مالك لشحنة الأرز بالتأمين عليها لدى شركة تأمين أخرى، فهنا لا نكون أمام تعدد التأمين لاختلاف محل التأمين في العقد الأول عنه في العقد الثاني.
- 3_ أن يكون التأمين عن خطر واحد في جميع العقود، فلو تعددت التأمينات من قبل ذات الشخص صاحب المصلحة التأمينية لكن عن أخطار متعددة فلا نكون أمام حالة تعدد التأمينات.
- 4_ أن يكون مدة التأمين واحدة، أي أن يغطي عقد التأمين فترة زمنية واحدة بمعنى يغطي رحلة بحرية واحدة.⁽¹⁾

رابعاً: الاحتيال الناتج عن الجمع بين مبلغ التأمين ومبلغ التعويض

لا يجوز للمؤمن له الجمع بين مبلغ التأمين التعويض، وإلا تقاضى مقدار ما لحق به من الضرر مرتين، مرة من المؤمن، والأخرى من المسئول، فعلية أن يختار إما الرجوع على المؤمن أو الرجوع على الغير المسئول، وفي العادة يرجع على المؤمن لأنه أبرم عقد التأمين لهذا الغرض فلا يجوز له الرجوع على الغير المسئول، فالمؤمن هو الذي يحل محله فالرجوع، فعلى المؤمن له في هذه الحالة إما أن يختار دعوى المسؤولية يرفعها ضد الغير الذي تسبب في إحداث الضرر، بإثبات الخطأ في أنه إذا كان الضرر يرجع إلى فعله الشخصي، أو يثبت أن الغير الذي كان تحت راقبته وكان تابعا له ارتكب خطأ أضر به فتكون الدعوى إذن على أساس الفعل الشخصي أو على أساس فعل الغير أو دعوى الرجوع على المؤمن فيطالبه بالتعويض عن الضرر.

واستخلاصا لما سبق لا يفوتنا أن ننوه أن الاحتيال هو من الجرائم المرنة التي تتطور مع مرور الوقت كما سبق الإشارة إليه وعليه فإن الأساليب التي يستعملها المؤمن له في الاحتيال على شركات التأمين البحري هي الأساليب المتعارف عليها في العملية التأمينية، وهي تختلف باختلاف القوانين والتشريعات، وقدرت شركات التأمين على مواجهتها والحد منه حسب كل بلد، ولمحاولة

1- انظر: علوان ايمان /ليلى كراش ، المرجع السابق ، ص 360/359/358

التصدي ومكافحة الاحتيال في التأمين البحري تعتمد شركات التأمين على إجراءات رقابية لكشف الاحتيال وقضائية لمعاقبة المحتال وهذا ما سوف نفضله في الفرع الثالث.(1)

الفرع الثالث: الإجراءات الرقابية والقضائية للحد من الاحتيال في التأمين البحري

بهدف الكشف ومحاولة مكافحة التحايل الحاصل على شركات التأمين، تقوم هذه الأخيرة بإتباع وتنفيذ إجراءات ذات طابع رقابي وقضائي، فمن الضروري لشركات التأمين العمل على دعم آليات المراقبة والتدقيق الداخلي والخارجي، من أجل مكافحة التحايل بالرغم من صعوبته في التأمين البحري، لأنه ليس فقط صعوبة الكشف عن عمليات الاحتيال الواقع عليها، بل من ناحية تقديم الأدلة التي تثبت ذلك، وعليه يمكن بسط الضوء على الإجراءات المعمول بها لدى شركات التأمين من خلال الإجراءات الرقابية لكشف الاحتيال في التأمين البحري.(2)

أولاً: الإجراءات الرقابية لكشف الاحتيال في التأمين البحري

تستند شركات التأمين إلى جملة من الأجهزة الرقابية التي تعتمد عليها في كشف الاحتيال الناتج عن عملائها، غير أن هذه الأجهزة تعد ضعيفة خاصة في التأمينات البحرية، غير أنه يمكن الاعتماد عليها للتقليل من جريمة الاحتيال التي تقع عليها، وعليه سوف نفضل أهم الأجهزة التي تعتمد عليها لكشف الاحتيال ومحاولة منعه من خلال أجهزة لمتابعة ومراقبة الخطر والتي تسمح بكشف الغش الواقع عليها من خلال:

1- الإجراءات الرقابية لشركات التأمين

وهي جملة من الإجراءات تعتمد على مستوى شركات التأمين لاكتشاف التحايل من قبل المؤمن له وتمثل في:

أ_ الرقابة الكشفية من خلال التحقق من سمعة العميل (المؤمن لهم):

تقوم شركة التأمين قبل اكتتاب العقد بالتحقق من الشخص المقدم لطلب التأمين أنه لم يكن مسبقاً بالاحتيال التأميني، وهذا من خلال متابعة ملفات المعلومات المؤمن لهم والتي تتضمن ما يلي:
- بطاقة تعريف عن المؤمن له (الاسم اللقب تاريخ الميلاد المكان العنوان).

1 - انظر: علوان ايمان /إبلى كراش، المرجع نفسه، ص 360

2 - انظر: المرجع نفسه، ص 360

- عقد التأمين السابق (رقم شركة التأمين، رقم بوليصة التأمين السابقة، مدة العقد).
 - معلومات عن موضوع المؤمن عليه.
 - سبب وتاريخ إيقاف التأمين السابق.
 - معلومات تاريخية عن الخطر المؤمن منه (عدد مرات وقوعه، تاريخ وقوعه...).
- فالهدف من هذه المعلومات هو الاطلاع المؤمن على عمليات التأمين المشكوك فيها، أو التي لم تحترم القواعد التعاقدية، في سبيل تجنب أية عملية احتيال.

ب- الفحص الوثائقي واختبار مدى توافر عنصر حسن النية:

وذلك عن طريق الموظفين في شركة التأمين، وهذا بالبحث عن دليل يدين المؤمن له بسوء نية من خلال مقارنة الاستبيان المقدم للمؤمن لهم مع الوقائع واستخراج الأمور المصرح بها كذبا أو الأمور المخفية، وتستعمل عملية مراقبة الوثائق المقدمة وفحصها أثناء الدخول في علاقة مع المؤمن له أو أثناء وقوع الحادث، فغالبا ما يكشف الموظف أثناء قيامه بفحص الوثائق غياب معلومات مهمة، والتي تثبت سوء نية المؤمن له، في هذا الصدد جاء رأي vincent caron أنه "يجب تحليل صلاحية العقد الأول وفقا للتصريح بالبيانات الأولية عن المخاطر، أما تحليل صلاحية العقد الثاني فتكون وفقا للقواعد التي تحكم تفاقم الخطر.

ت- الرقابة الكشفية من خلال فحص الحادث:

ويكون ذلك من خلال تجميع المعطيات، وتقديم الملاحظات، ثم يحول طلب التعويض إلى مصلحة الحوادث في شركة التأمين على أساس المعطيات المقدمة من طرف المؤمن له ونتائج الفحص من طرف الخبير لتتم عملية المراقبة، كما تؤخذ بعين الاعتبار جملة من المعلومات الخاصة بماضي المؤمن له، مثلا شركة التأمين التي كان مؤمن لديها فيما سبق وأسباب توقف التعامل معها، وهل أمن على نفس الموضوع مرتين لدى شركتين مختلفين، وهل استفاد من تعويض عن الحادث من قبل، ويتم هذا بجمع المعطيات من أهم البنوك وشركات التأمين أو الغير مفتشين للاحتيال المتواجدين في شركات التأمين المختلفة.

ج- الرقابة من خلال الخبير:

الخبير هو الشخص الذي يتم اختياره لمهارته ومعرفته التقنية وهو المسئول عن إجراءات الفحوصات والنتائج والتقييمات للممتلكات والأضرار، ويعد خبيرا كل شخص مؤهل لتقديم خدمة في مجال البحث عن أسباب وطبيعة وامتداد الأضرار وتقييمها والتحقق من ضمانها حسب المادة

269 من الأمر 95-07 المتعلق بالتأمينات،⁽¹⁾ ويتم تعيين الخبير إما من قبل المؤمن له أو شركة التأمين، والذي يسمح نشاطه بتأكيد الوجود المادي للأشياء المؤمن عليها وخاصة الأشياء ذات المبالغ المعتبرة، مما يقع على المؤمن لهم الغير نزهاء فرصة الاحتيال على شركات التأمين من خلال تأمين لأشياء وهمية غير، والتصريح بعد ذلك بضياعها أو سرقتها.

يلجأ المؤمن لطلب الخبير للكشف عن الحادث ومعاينته في الظروف الغامضة للحادث خصوصا إذا كانت تكلفة البضاعة معتبرة، وتطلب شركة التأمين مراقبة تصريحات المؤمن له للبحث عن أسباب وقوع الحادث وتقدير مبلغ التعويض، يقوم الخبير بفحص ما حدث مرحلة بمرحلة، ويراقب الوضعية المادية للمؤمن له، ومن خلال زيارة مكان الحادث يقوم بفحص بعض العناصر التي عليها يمكن إعادة بناء الواقع، ويستمتع للمؤمن له ومساعديه وطاقم السفينة والربان وإلى الشهود، بالإضافة إلى فحص الوثائق ومقارنتها بتصريحات المؤمن له، فالخبير هو تقني في ميدان الأضرار وتقييمها من خلال تجربته ومعرفته السيكلوجية يمكن له أن يكشف مؤشرات الاحتيال، فعند الوصول إلى المؤشرات الدالة على الاحتيال يعلم شركة التأمين والتي تستعملها لاتخاذ الإجراءات اللازمة، ويتدخل قبل اكتتاب عقد التأمين من خلال معاينة وتقدير قيمة الأشياء إذا كانت ذات خصائص مميزة.

د_ المدقق الداخلي لشركة التأمين:

يساهم في كشف إمكانية الاحتيال القائمة من خلال اختيار بيئة الرقابة الموجودة ومدى امتلاك الشركة ما يكفي من ضوابط داخلية، فهي لا تكفي للكشف عن الاحتيال ولكن تساهم في مساعدة نظم الرقابة المصممة جيدا في منع الاحتيال وكشفه.

هـ_ استخدام برامج وتحليل بيانات ومعاينتها:

تعتمد شركة التأمين لمكافحة الاحتيال على النمذجة التنبؤية *la modélisation prédictive* والتحليل الإحصائية المقدمة للكشف الاحتيال، وتشمل النمذجة المطبقة في مجال التأمين على الأضرار تقنيات تحليلية متقدمة لتشخيص التصرفات المشكوك فيها، في معطيات مخزنة في قاعدة البيانات لأنظمة تسيير طلبات التعويض أو لأهداف أخرى.

ي_ مركزية الأخطار:

1 - انظر: المادة 269 من الأمر 95-07

اتخذ المشرع الجزائري إجراء وقائي لمنع تعدد عقود التأمين من الأضرار بنية الاحتيال، لذلك أنشأت هيئة تمركز الأخطار تسمى "مركزية الخطار"، وتنشأ هذه الهيئة لدى وزارة المالية وتلحق بالهيئة المكلفة بالوقائية، ثم تقون شركات التأمين بإبلاغها عن العقود التي تصدرها، وتعلم هيئة مركزية الأخطار شركة التأمين بل حالة لتعددية التأمين من نفس الطبيعة وعلى نفس الخطر غير أن هذه الهيئة لا تطبق في الواقع العملي لوزارة المالية.

2_ كشف الاحتيال عن طريق نشاط الجمعيات:

تطورت وكالات مكافحة الاحتيال في قطاع التأمين لأول مرة في الولايات المتحدة الأمريكية ثم في كندا فهما أول دولتين أدركتنا خطر الاحتيال في التأمين، ومن مهام هذه الوكالات هي التحرك ضد كل الأشكال والتصرفات الطوعية ولا إرادية التي تستهدف شركات التأمين لدفع تعويضات غير مستحقة للمؤمن له، ففي الجزائر نجد عدة وكالات مكافحة الاحتيال التأميني أولها وكالة مكافحة الاحتيال في التأمين لدفع تعويضات غير مستحقة للمؤمن له.

ففي الجزائر نجد عدة وكالات مكافحة الاحتيال التأميني، أولها وكالة مكافحة الاحتيال في التأمين ALFA، وهي وكالة فرنسية أنشأت في عام 1989 بموجب قانون 1901 وهي جمعية غير ربحية، والغرض منها متابعة التطورات بشكل أفضل في مكافحة الاحتيال في سوق التأمين وتطوير إجراءات الوقاية ووسائل الكشف عن مطالبات الاحتيال، كما تزود الجمعية شركات التأمين بالدراسات والتوثيق الفني والمنهجيات المتطورة، بالإضافة إلى موارد تكنولوجية المعلومات لتبادل المعلومات وشبكة من المحققين المتعمدين، ومن الجدير بالملاحظة فالوكالة ليست لقياس ظاهرة الاحتيال بل هي تجمع كل بيانات من أعضائها بهدف مراقبة النتائج المسجلة خلال السنة المالية، ثم بعدها فتحت المجال لإنشاء العديد من مؤسسات مكافحة الاحتيال، إلا أنها تبقى ضعيفة لكشف الاحتيال في التأمين البحري، لأن معظم حالات الاحتيال تتم في التأمين على السيارات وباقي الفروع.⁽¹⁾

1 - انظر: علوان إيمان، ليلى كراش المرجع السابق ص 360/361/362

ثانيا: الإجراءات القضائية لمكافحة جريمة الاحتيال في التأمين البحري

إن المشرع الجزائري كفل حق شركة التأمين باعتبارها الطرف المضرور من جريمة الاحتيال عليها، وذلك عن طريق المتابعة القضائية للمؤمن له أمام القضاء الجزائري والمدني، فعند وقوع جريمة الاحتيال في التأمين ينتج عنها ضرر يصيب المؤمن، مما يعطيه الحق في إقامة الدعوى أمام القضاء لتعويض عن ضرر الناتج عنهن، فيباشر المؤمن الدعوى أمام القضاء الجزائري ويسمى "دعوى مدنية تبعية" للدعوى العمومية، أو يباشرها أمام القضاء المدني وتسمى "دعوى مدنية" وتكون منفصلة عن الدعوى العمومية.

1_ المتابعة الجزائية:

تكون المتابعة الجزائية في الجرائم الاحتيال بتحريك الدعوى العمومية ضد الجاني المؤمن له والتي تكمن في الاحتيال على شركات التأمين البحري، فالقاعدة العامة أن المدعى في الدعوى العمومية هي النيابة العامة التي خول لها التشريع الجزائري تحريك الدعوى العمومية ومباشرتها حسب المادة 29 من قانون الإجراءات الجزائية، غير أنه استثناء يشاركها في تحريك الدعوى العمومية الطرف المتضرر وهي شركة التأمين عن طريق رفع شكوى مصحوبة بادعاء مدني، ومع ذلك فإن حق مباشرة الدعوى العمومية يرجع دائما للنيابة العامة ولو حركتها شركة التأمين، فالنيابة هي التي تتولى مباشرة جميع الأعمال للوصول على الحكم على المؤمن له مرتكب الاحتيال، مثل فتح تحقيق في الاحتيال وتقديم الأدلة والطعن في الحكم وتنفيذ الأحكام الخ، وعليه فإن لجنة الاحتيال في التأمين يعاقب عليها القانون بعقوبة تزيد عن ثلاثة سنوات حبس ويجوز لقاضي التحقيق من حبس المؤمن له مؤقتا لمدة أربعة أشهر حسب نص المادة 125 من قانون الإجراءات الجزائية.

تتبع الدعوى العمومية عند النظر فيها أمام القضاء الجزائري الدعوى المدنية التبعية، حتى يسهل على شركة التأمين مباشرتها ويكون القضاء الجزائري أكثر اطلاعا على ظروف الدعوى من الجهة الجزائية والمدنية وتسهل عليه تقصير التعويض المدني الذي يناسب ما وقع للضحية من أضرار وما ارتكبه المؤمن له من خطأ.

2_ المتابعة المدنية:

لقد أجاز القانون للطرف الذي وقع له الضرر من الجنحة، الخيار في رفع دعواه أمام المحكمة الجزائية أو المدنية، غير أن ذلك السلوك لا يقبل الجمع من حيث التعويض الذي يمنحه القاضي دون الاحتفاظ للضحية بحقها في إعادة النظر فيه من ثم المطالبة بتعويض إضافي، فشركة التأمين لديها الحق باعتبارها الطرف المضرور أن تباشر الدعوى المدنية (دعوى التعويض عن أضرار الاحتيال في مجال التأمين البحري) أمام القضاء المدني، غير انه يتعين على المحكمة الفاصلة في المحكمة المدنية (القسم المدني) والتي تنظر في الدعوى المدنية ارجاع الفصل فيها نهائيا في الدعوى العمومية، وفقا لمبدأ القائل "الجنائي يوقف المدني".

يقع على عاتق شركة التأمين عبء الإثبات أن الحقيقة تم تحريفها أو اخفائها هي أمر جوهري، وتحقيقا لهذه الغاية تعتمد شركة التأمين بشكل ثابت على أدلة الخبراء في المحاكم، ويعود القرار النهائي إلى القاضي الذي يتوقع منه إجراء تقييم الأدلة المقدمة، وإذا كان الشيء المؤمن عليه منقولاً فإن المحكمة المختصة في النظر في الدعوى هي المحكمة التابعة لموقع الشيء المؤمن عليه، وأوردت المادة 26 من 95-07 المتعلق بالتأمينات هذين الاستثناءين لتسهيل إجراءات المعاينة والخبرة على الشيء المنقول.

فجريمة الاحتيال المرتكبة من طرف المؤمن على شركة التأمين تمس الحق العام للمجتمع والحق الخاص للمؤمن، فينتج عنها مطالبة المؤمن للمؤمن له وإلزامه بدفع التعويض عن ما لحقه من ضرر، فيجوز مباشرة تحريك الدعوى المدنية التي موضوعها التعويض عن الضرر الناتج عن جريمة الاحتيال مع الدعوى العمومية في وقت واحد أمام القضاء الجزائي (محكمة الجنح) المادة 1 الفقرة 2 من الأمر 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

وفي واقع الأمر وعلى المستوى الاجرائي لا يوجد أي قضاي في مجال الاحتيال في التأمين البحري الجزائي، ونتيجة على ذلك تبنى فرضياتنا على أنه لعل يعود ذلك إلى صعوبة كشف الاحتيال في التأمين البحري أو ضعف الاختصاص في الجزائر من الناحية القضائية والقانونية أو الهروب من المحاكم تفاديا لطول الإجراءات.(1)

1 - انظر: علوان إيمان، ليلي كراش، المرجع نفسه، ص 363/364/365

ملخص الفصل الأول:

يتناول الفصل الأول دراسة الجرائم الحديثة المرتبطة بالملاحة البحرية، وذلك في ظل تطور وسائل النقل البحري وزيادة الأنشطة البحرية التجارية، مما أدى إلى بروز أشكال جديدة من الجرائم التي تهدد الأمن البحري والبيئة البحرية على حد سواء، يركز الفصل بشكل خاص على جريمتين رئيسيتين، التلوث البحري والاحتيايل البحري.

حيث استخلصنا من هذا الفصل:

- 1_ البيئة البحرية تعني مسطحات الماء المالح مع ما تحويه.
- 2_ التلوث البحري هو ادخال مواد بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى البيئة.
- 3_ يتمثل أنواع البيئة في التلوث الحراري والكيميائي.
- 4_ تتكون أركان جريمة التلوث البحري من الركن المادي والركن المعنوي.
- 5_ حدد المشرع عقوبات وجزاءات مالية وسالبة للحرية لمرتكبي الجرائم البيئية.
- 6_ عملت الدول على وضع جهود دولية ووطنية لحماية البيئة البحرية من التلوث.
- 7_ تتمثل مصادر التلوث البحري في التلوث بالنفط والتلوث الناتج عن النفايات التي تطرحها السفن وعن النفايات الصناعية والكيمائية والنووية.
- 8_ الاحتيايل في التأمين البحري هو الفعل الذي ينفذ بغية تحصيل عائدات وأرباح غير مشروعة.
- 9_ تم وضع اجراءات رقابية وقضائية للحد من الاحتيايل في التأمين البحري.
- 10_ تتمثل صور الاحتيايل في الاحتيايل المستندي، الاحتيايل البحري عن طريق الانحراف المتعمد لمسار السفينة أو احراقها عمدا.

الفصل الثاني

الجرائم التقليدية الماسة بالملاحة البحرية

تطرقنا من خلال هذا الفصل إلى مبحثين، حيث في المبحث الأول تم توضيح جريمة القرصنة البحرية، في المطلب الأول تناولنا مفهوم جريمة القرصنة البحرية، أما في المطلب الثاني التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية، أما بخصوص المبحث الثاني فقد خصصناه لجريمة التهريب الجمركي وهذا من خلال مطلبين، الأول مفهوم جريمة التهريب الجمركي، والمطلب الثاني التكييف القانوني لجريمة التهريب الجمركي.

المبحث الأول: جريمة القرصنة البحرية

من خلال هذا المبحث، استعرضنا جريمة القرصنة البحرية، حيث في المطلب الأول، سلطنا الضوء على مفهوم القرصنة البحرية البحري، التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية، في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم القرصنة البحرية

من خلال هذا المطلب عرضنا تعريف القرصنة البحرية، في الفرع الأول، أما في الفرع الثاني أشكال جريمة القرصنة البحرية، وقدما صور القرصنة البحرية وبعض نماذجها في الفرع الثالث.

الفرع الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية

أولاً: لغة واصطلاحاً

1- لغة

يعرف قاموس القرصنة بأنها أعمال القرصان في السطو والنهب، أما معجم اللغة العربية المعاصر فيعرفها وفق التعريف التالي:

قرصن، يقرصن، مقرصن، قرصن فلان:

- قام بأعمال سلب بحري.
- حول اتجاه أو طائرة لغرض اقتصادي أو سياسي.

قرصنة:

□ مصدر قرص.

□ سطو على حقوق الملكية الفكرية أو الأدبية أو الفنية، قرصنة حقوق المؤلفين، القرصنة في مجال التسجيلات الموسيقية.

ويعرف المعجم المغني القرصنة: اسم قرصان، وتعني:

□ التعرض للسفن وحجزها على يد القراصنة.

□ تعرضت الطائرة للقرصنة: تحويل اتجاهها على يد قرصنة أو مختطفين.

أما المعجم الوسيط فيعرف القرصنة بأنها السطو على سفن البحار ويعرف القرصان بأنه لص البحر.⁽¹⁾

2-اصطلاحا:

القرصنة تعني أعمال احتجاز السفن عنوة والسطو عليها في عرض البحر في غير أوقات الحرب ولأسباب قد تكون سياسية أو غير ذلك.

كما تتمثل في أعمال العنف والإرهاب والاستلاء بهدف الحصول على المكاسب المالية أو الدعائية، وتقف البواعث السياسية خلف الكثير من عمليات القرصنة البحرية أو الجوية، وتشمل المطالب بحق تقرير المصير أو الاستقلال السياسي لشعب من الشعوب أو الاحتجاج على موقف أو سياسة تتبناها دولة ما، أو الرغبة في إنزال الضرر بمصالح دولة معينة وإرباك وسائل نقلها، وقد تهدف أعمال القرصنة إلى تحقيق مآرب ذاتية كالرغبة في مغادرة دولة معينة، أو الحصول على فدية مالية أو الهروب من تنفيذ أحكام جنائية.

كما تعني القرصنة البحرية: "قطع الطرق البحرية أمام السفن والناقلات سواء في المياه الإقليمية أو الدولية، وسلب ونهب أو تهديد هذه السفن أو أسرها لما فيها وما عليها مقابل دفع فدية يحددها القراصنة الخاطفون".

كما يمكن تعريفها بأنها: "الجرائم والأعمال العدائية والسلب أو العنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما أو طاقمها أو حمولتها".

كما نجد أن القرصنة بالإنجليزية ب معنى piracy وهي اشتقت من اللغة اليونانية القديمة بيراتس، ودخلت اللغة اللاتينية بلفظ pirate وهي مرادفة للإغريقية القديمة pirl بمعنى attemp محاولة خطرة بحيث تنطوي على مفهوم "البحث عن فرصة بالبحر

1-انظر: حدة حفاص، جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الامن الإنساني، رسالة الماجستير، قسم الحقوق، القانون الدولي -

لحقوق الانسان، جامعة الحاج لخضر، باتنة1، كلية الحقوق و العلوم السياسية، الجزائر، 2016-2017، ص 131

To find luck at sea وقد مارسها الطامعون بالذهب و الغزو على سواحل اسكندنافيا و النورمنديين على سواحل المدن الاسبانية كمدينة serville، وكذلك الفايكينج على سواحل بحر البلطيق والبحر الأسود.

كما تعني القرصنة: "ما يقوم به الأفراد في البحار العالية من أعمال العنف غير المشروع الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة لتحقيق منفعة خاصة للقائمين بها".⁽¹⁾
ثانيا: قانونا

1-الاتفاقيات الدولية:

في عام 1927، قامت جمعية عصبة الأمم المتحدة باستبعاد القرصنة من موضوعات التدوين، لأن أغلبية الدول كانت ترى أنها ليست لها أولوية، ومع ذلك كان الفقه القانوني مهتما بالموضوع منذ عام، أي قبل عام من رفض الموضوع، حيث اقترح v. Pella، 17 مادة حول قمع القرصنة، وفي 1932 قدمت جامعة هارفارد أعمال ومشروع تدوين حول موضوع القرصنة. ستحتفظ هذه الأعمال القديمة بأهمية كبرى، لأن لجنة القانون الدولي التي ستوفر أساسيات مادة اتفاقية 1958، خاصة المواد المتعلقة بالقرصنة البحرية حيث حددت أن: "في عملها على المواد المتعلقة بالقرصنة، فقد ساعدت اللجنة بشكل كبير بالأبحاث التي أجريت في كلية الحقوق بجامعة هارفارد، والتي توجت بمشروع اتفاقية مكونة من 19 مادة، تم اعدادها في عام 1932، تحت اشراف البروفيسور جوزيف بنغهام، وبشكل عام تمكنت اللجنة من تأييد النتائج التي توصلت اليها تلك الأبحاث"، ويمكننا أن نقول أن هذه الأعمال أثرت على اتفاقية 1958 واتفاقية عام 1982.²

□ تعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 لجريمة القرصنة البحرية:

على مستوى المواثيق الدولية تعتبر اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار لعام 1958، أول اتفاقية دولية تطرقت لموضوع القرصنة البحرية، حيث نصت المادة 15 منها⁽³⁾ على: "تتشكل أفعال القرصنة من الأعمال المدرجة أدناه:

¹ - انظر: حدة حفاص، مرجع نفسه، ص 14

² -انظر: غفافية عبد الله ياسين، جهود هيئة الأمم المتحدة ومنظمة الأنتربول في مكافحة القرصنة البحرية، مجلة البحوث

القانونية والاقتصادية، مركز الجامعي أفلو، العدد 01، 2025، بتاريخ 2024/02/28-2025/01/28، ص 583، 586

³ - انظر: المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 بتاريخ 29 أبريل 1958 دخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر

1962، جنيف، سويسرا.

1_ أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني، أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة، وترتكب لأغراض خاصة، وتكون موجهة:
أ_ ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار، أو أشخاص أو ضد أموال على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.

ب_ ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة من الدول.

□ أي عمل يعد اشتراكا طوعيا في إدارة سفينة أو طائرة، مع العلم أن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

□ أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرتين واحد واثنين السابقتين".

جاءت هذه المادة تتكلم على جريمة القرصنة بصفة عامة أيا كانت وسيلتها، حيث أشارت إلى القرصنة عن طريق السفن وكذلك قرصنة الطائرات، وحددت النطاق المكاني والذي حددته بأعالي البحار والأماكن التي لا تخضع لسلطان أي دولة، وأن تكون هذه الأعمال من سفينة ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال في سفينة أخرى، وأن تكون هذه الأعمال غير قانونية (غير مشروعة)، بعيدا عن الدفاع الشرعي.

وأنه في حالة الاشتراك الاختياري في إدارة السفينة مع العلم بقيامها بالقرصنة يعتبر من قبيل أعمال القرصنة التي تجرمه الاتفاقية، وأن أعمال التحريض أو التسهيل للأشخاص مرتكبي عملية القرصنة يعتبر كذلك من أعمال القرصنة.

وأشارت المادة 15 إلى أنه يجب أن تكون الطائرة أو السفينة خاصة غير تابعة لأي حكومة. وبعد ذلك نجد المادة 16 تبين أنه حتى السفينة الحربية أو للحكومية

الطائرة الحكومية، التي ترتكب عليها أعمال العنف التي نصت عليها المادة 15، والتي قام بها طاقمها والذي تمرد وسيطر عليها، تعتبر من قبيل أعمال القرصنة.

وبناء على المادة 17 تعتبر كل سفينة أو طائرة من سفن القرصنة، إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها يهدفون إلى ارتكاب الأعمال المنصوص عليها في المادة 15، وفي حالة استعمالها وبقيت تحت سيطرة الأشخاص المذنبين، فإنها تعتبر من وسائل القرصنة.¹

1 - انظر: غفافية عبد الله ياسين، المرجع السابق، ص ص583/584

□ تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية روما عام 1988 المتعلقة بقمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية:

نظرا للانتقادات التي طالت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 حول التعريف الذي وضعته لجريمة القرصنة البحرية، جاءت اتفاقية روما لعام 1988 المتعلقة بقمع الاعمال عبر المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لتتناول موضوع القرصنة رغم أنها لم تنص على المصطلح صراحة في تعريفها، بل نجدها وضعت تعريفا عاما للأعمال غير المشروعة والتي تدخل جريمة القرصنة ضمنها وأحد صورها، وهذا ما جاء في المادة الثالثة منها، وفي المادة الرابعة منها قامت بتحديد جديد للنطاق المكاني لجريمة القرصنة، حيث تم لأول مرة الإشارة إلى المياه الإقليمية حيث نصت على أنه: " تنطبق أحكام هذه الاتفاقية إذا كانت السفينة تبحر أو تزعم الإبحار في مياه واقعة وراء الحدود الخارجية للبحر الإقليمي لدولة منفردة أو الحدود الجانبية لهذا البحر مع الدول المتاخمة، أو عبر تلك المياه أو منها".(1)

ما يلاحظ من هذه الاتفاقية أنها وضعت تعريف يشمل جل صور الاعتداءات التي من شأنها المساس بسلامة السفن أو الأشخاص أو الأموال الذين على متنها، وقد عززت ذلك في البروتوكول المعدل لها عام 2005، والذي أضاف العديد من صور الأعمال الإجرامية التي تدخل ضمن أعمال القرصنة البحرية، إلا أنها في موضوع النطاق المكاني رغم توسيعها لنطاق الجريمة إلا أنها لم تخلو العبارات المستعملة في تحديده من الغموض وهو ما تم استعماله في المادة الرابعة(2) من مصطلحات مثل: " الحد الخارجي، الحدود الجنوبية، عبر تلك المياه أو منها"، مما يسمح بفتح باب التأويلات، وعدم إمكانية تحديد الاختصاص الإقليمي للجريمة بشكل واضح.(3)

□ القرصنة البحرية في اتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة الموجهة لسلامة الملاحة البحرية لعام 1988

على إثر الاعتداء الذي تعرضت له سفينة الإيطالية "ACHILLE LAURO" عام 1985 على أيدي فلسطينيين والتهديد بإعدام الرهائن في حالة عدم الاستجابة لمطالبهم، وعلى أثر مقتل أحد الرهائن الذي كان يحمل الجنسية الأمريكية، تم في إطار OMI طرح قضية أمن الملاحة البحرية

1 - انظر: المادة 03 من اتفاقية روما لعام 1988 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

2 - انظر: اتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة الموجهة لسلامة الملاحة البحرية لعام 1988

3 - انظر: غفافية عبد الله ياسين، المرجع السابق ص 585/586

وحمايتها من الأعمال غير المشروعة حيث تم إبرام اتفاقية في 10 مارس 1988م التي دخلت حيز التنفيذ عام 1992. وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، (ج، ر، ج، ج) عدد 1997/65.⁽¹⁾ تناولت هذه الاتفاقية في نص المادة 03 منها الأعمال التي تعد قرصنة أو أعمالا غير مشروعة ضد الملاحة البحرية والملاحظ أن نص هذه الاتفاقية لم يحدد مكان ارتكاب الجريمة، وذلك على خلاف نص المادة 15 و10 من الاتفاقيين السابقين، وعليه تكون هذه الاتفاقية قد نظمت الجرائم التي تقع في المياه الإقليمية للدول، والتي تخرج من اختصاص الاتفاقيتين غير أن هذه الاتفاقية استعملت عبارات غير دقيقة من شأنها منح سلطة تقديرية واسعة للسلطة المختصة لتكييف الفعل إذا كان قرصنة من عدمه.

كما أكدت هذه الاتفاقية على أهمية تعزيز التعاون الدولي في مجال استنباط إجراءات فعالة وعملية لتفادي الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد الملاحة البحرية، ونصت المادة 4 من الاتفاقية على أن هذه الاتفاقية تطبق إذا كانت السفينة تبحر أو مخطط لها أن تبحر في أو خلال المياه التي تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة.⁽²⁾

ثالثا: التعريف الفقهي

اختلف الفقهاء في تعريف ظاهرة القرصنة البحرية ونلاحظ من خلال ذلك أنهم انقسموا في تعريفها الى فريقين:

الفريق الأول عرفها تعريفا موضوعيا محدد من منظور العناصر الجوهرية، أما الفريق الثاني اكتفى بتعداد عناصرها وهي كالتالي:⁽³⁾

-تعريف القرصنة البحرية من منظور العناصر الجوهرية

تعددت التعريفات التي قدمها للقرصنة البحرية وإن كانت تدور في فحواها العام حول مضمون واحد، فقد عرفها محمد طلعت الغنيمي على أنها: "إثبات أعمال إكراه في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أية دولة.

1 - انظر: بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، (ج، ر، ج، ج) عدد 1997/65

2 - انظر: عيسات راضية، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، رسالة الماجستير، منشورة الحقوق، قانون النشاطات البحرية والساحلية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، ص 29-30.

3 - انظر: المرجع نفسه ص 20

ويعرفها محمد سامي عبد الحميد بأنها "ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال والمستهدفة لزوما لتحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها".

كما عرفها أشرف لاشين بأنها "كل اعتداء مسلح تقوم سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا لها بذلك، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص".

أما dillon فيرى أن القرصنة هي الصعود أو محاولة الصعود على أية سفينة في البحار أو في أية منطقة خارج المياه الإقليمية للدولة بنية ارتكاب السرقة أو بنية استخدام القوة لإتمام السرقة أو أية جريمة أخرى.

أما الفقيه pella أنها: "أفعال العنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذاتهم من أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة.⁽¹⁾

- تعريف القرصنة البحرية من منظور عناصر الجريمة

اكتفى أنصار هذا الفريق ببيان عناصر جريمة القرصنة البحرية دون تقديم تعريف محدد، فمنهم من يرى أن عناصر هذه الجريمة ثلاث وهي:

- أعمال الاكراه: ويستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو الأشخاص.
- يجب أن ترتكب هذه الأعمال في البحر العالي، فالجرائم التي تقع في المياه الإقليمية لدولة ما لا تعد قرصنة بحرية، وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية وهي التي تنظم كيفية المعاقبة عليها.
- ألا تكون بوكالة مشروعة، أي ألا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي العام، سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته أو لمن أمر بمباشرتها.
- والبعض يعتبر العمل من قبيل القرصنة البحرية إذا توفرت فيه العناصر التالية:
 - أن يكون من الأعمال الإجرامية (عمل غير مشروع).
 - أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.
 - أن يتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية.
 - أن يتم في البحار العالية أو في مكان لا يخضع لسلطة أي دولة.⁽¹⁾

1- انظر: عيسات راضية، المرجع نفسه، ص 21/20

الفرع الثاني: أشكال جريمة القرصنة البحرية

تتنوع أشكال جريمة القرصنة البحرية وصورها، ويتم تصنيفها بطرق مختلفة، سواء كانت لأسباب شخصية مرتبطة بالربح أو لأسباب انتقامية، بالإضافة إلى ذلك قامت المنظمة البحرية الدولية بتصنيف القرصنة استنادا إلى حجم الهجمات ومدى خطورتها، كما يمكن أيضا تصنيف القرصنة البحرية بسبب الأساليب والوسائل المستخدمة والتي قد تتضمن استخدام الطائرات أو السفن، سواء كانت تلك السفن خاصة أو عسكرية.

وعليه سنعرض جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف، ثم حسب خطورة الاعتداء، وأخيرا جريمة القرصنة البحرية من حيث أسلوب ارتكابها.

أولا: جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف

وهنا سنتطرق إلى تصنيف جريمة القرصنة البحرية حسب الأهداف التي تدفع القراصنة لارتكاب هذه الجريمة رغم المخاطر التي يتعرضون لها والتعرف على الأهداف والغايات التي يسعون إلى تحقيقها كما سيأتي:

1-القرصنة البحرية بهدف السلب والنهب

عرفت العصور الحديثة كما هو الحال في العصور القديمة والوسطى القرصنة البحرية بغية سلب ونهب الأشخاص والممتلكات، وهي سرقات صغيرة باستخدام السلاح وغالبا ما ترتكب في الموانئ أو الى مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتزهرين في البحر.

وتعرف منظمة الملاحة الدولية ذلك النوع من السلب على النحو التالي:

"هجوم انتحاري يقع على طول السواحل، تنفذه مراكب قوية يقودها لصوص مسلحون في البحر".²

¹ - انظر: عيسات راضية، المرجع نفسه، ص 22، 20.

² - انظر: حدة حفاص، المرجع السابق ص 40

2- القرصنة البحرية بغية الانتقام أو الاستجابة لنوازع الحقد والضغينة:

لم تعد القرصنة البحرية في العصور الحديثة قاصرة على هدف السلب والنهب بل اتخذت أشكال جديدة تستهدف أساسا إرضاء رغبة الانتقام أو الاستجابة لنوازع الحقد والضغينة، فالقرصنة يستهدفون إغراق السفن بما فيها من بضائع وأموال، وليس نهبا وسرقتها، وقد عبرت عن ذلك لجنة القانون الدولي في تعليقها على مسودة قانون البحار لسنة 1956م، حول الدوافع في جريمة القرصنة البحرية إذ تقول: "إن النية في السرقة غير مشترطة إذ أن أعمال القرصنة قد ترتكب بدافع الشعور بالكراهية والانتقام وليس فقط بدافع الرغبة في تحقيق مكاسب معينة.¹

3- القرصنة لأهداف عامة:

إذا كان الأصل في القرصنة البحرية هو أن تكون الأغراض خاصة أو منافع شخصية، إلا أن التاريخ الحديث عرف صورا للقرصنة البحرية تصاحب فيها الأهداف العامة والمنافع العامة والمنافع الخاصة والشخصية، بحيث يمكن القول إن القرصنة كانت تسعى لأهداف عامة وإن كانت تخفي في نفس الوقت وراءها أغراضا خاصة أو شخصية.⁽²⁾

4- القرصنة ذات الشكل السياسي:

في العصر الحديث زادت حوادث خطف السفن بشكل لا يرتبط بالسرقة والنهب، بل ارتبطت برغبة في تحقيق أهداف سياسية، مثل المطالبة بالإفراج عن بعض المعتقلين السياسيين أو المطالبة بالاعتراف بحق شعب معين في تقرير مصيره أو حتى للتعبير عن المعارضة لنظام سياسي معين، وهذا ما حدث مع سفينة "سانتا ماريا" التي استولى عليها أنصار الكابتن "جالفاو" البرتغالي في عرض البحر العالي، وكان عليها عدد كبير من الركاب المنتمين إلى جنسيات مختلفة، وسار بها رجال "جالفاو" في اتجاهات مختلفة في البحر العالي بهدف جذب انتباه الرأي العام العالمي إلى المعارضة التي تقوم في البرتغال ضد حكم الدكتاتور "سالازار" وفي النهاية قام المتمردون بتسليم السفينة في ميناء محايد.

²-انظر: المرجع نفسه ص 41

³-انظر: حدة حفاص، المرجع نفسه ص، 41.

وقد اعتبرت كل من إسبانيا والبرتغال هذا العمل من أعمال القرصنة بالرغم من أن الأشخاص الذين نفذوا هذا العمل كانوا يهدفون إلى تحقيق أهداف سياسة، بينما معظم الدول لم تعتبر هذا العمل من أعمال القرصنة وذلك لأنه تم بقصد أغراض سياسية.

وبناء على ذلك يمكن القول إن اختطاف السفن أو الطائرات من قبل بعض الجماعات السياسية التي تقوم بهذه الأعمال، قد يكون ناتجا عن دفاعها عن وجودها السياسي أو تحديدا للنظام السياسي للدولة التي تحمل جنسيتها السفينة أو الطائرة انتقاما لأعمال ارتكبت ضد هذه المجموعات السياسية في دولة السفينة أو الطائرة، مثل هذه الأعمال يمكن أن تتدخل في مجال تطبيق المادة 15 الفقرة 1 من معاهدة جنيف 1958م المتعلقة بحالات القرصنة البحرية.

أيضا عندما تم اختطاف السفينة الإيطالية "أكيلي لأورو" في 7 أكتوبر 1985م أثناء مغادرتها الإسكندرية في مصر وكان المختطفون أعضاء في منظمة التحرير الفلسطينية، واشتروا لإنهاء الحادثة الإفراج عم 50 من السجناء الفلسطينيين الذين كانوا محتجزين في سجون إسرائيلية إلا فسيتم إعدام كل الرهائن الموجودين على متن السفينة، واتجهت السفينة إلى ميناء "طرطوس" السوري غير أن السلطات السورية رفضت السماح لها بالدخول لمياهها الإقليمية، الأمر الذي دفع الخاطفين لتوجيه السفينة نحو المياه القبرصية التي بدورها رفضت السلطات القبرصية استقبالها، فاضطر الخاطفين إلى العودة إلى المياه الإقليمية المصرية.

لكن الأراء السائدة في القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة أن أعمال العنف التي تحدث على متن السفينة تشكل تمردا يقع ضمن اختصاص دولة العلم بشكل تام.

أما معاهدة جنيف فإنها لا تعتبر السيطرة على السفينة من قبل مسلحين من الركاب لتغيير مسارها من قبيل القرصنة البحرية، بل يعتبر استيلاء غير مشروع يخضع لقانون العلم، وبالتالي خلاصة كل ذلك أن الاستيلاء على سفينة "أكيلي لورو" في غضون شهر أكتوبر 1985م لا يعد قرصنة بحرية بموجب المادة 15 من معاهدة جنيف، إنما يعد استيلاء غير مشروع يخضع لقانون علم السفينة، أي القانون الإيطالي.⁽¹⁾

ثانيا: جريمة القرصنة البحرية حسب خطورة الاعتداء

¹ -انظر: حدة حفاص، المرجع نفسه ص، 43/42.

هنا سنشرح كيفية ارتكاب قرصنة البحار لجرائمهم البحرية، بما في ذلك نوعية وحجم الهجمات التي يقومون بها، كما قامت البحرية الدولية بتصنيف الأعمال المباشرة للقرصنة البحرية استنادا إلى حجم الاعتداء ومستوى الخطر الناجم عنها وهذه الأشكال هي:

1- السلب باستخدام أسلحة خفيفة

وهي السرقات الصغيرة باستخدام السلاح وغالبا ما ترتكب في الموانئ أو على مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين في البحر، وتعرف منظمة الملاحة الدولية ذلك النوع من القرصنة على النحو التالي:

هجوم انتحاري يقع على طول الساحل وتنفذه مراكب قوية جدا يقودها مجرمون ولصوص مسلحون في البحر وهم عادة يحملون السكاكين وأهدافهم عموما السيولة النقدية، ولاسيما في الصناديق الحديدية الموجودة في كل مركب، وكذلك غالية الثمن وهذا النوع من القرصنة هو الشائع. وتزيد نسبته على من الحالات.(1)

2- السرقة والاعتداء المسلح المتوسط بخطف أو من دون خطف

يقصد بذلك: "هجمات عنيفة وسرقات تسفر عن جروح خطيرة أو سقوط قتلى، تنفذها عصابات منظمة جيدا، وهي عادة مسلحة تسليحا ثقيلًا، وتعمل لحساب مركب أم مستقيدة عموما من شركاء على البر متواطئين معها، وهذا الشكل من القرصنة يمثل خطرا شديدا على الملاحة، لا سيما عندما يتم تحديد الملاحين وشل حركتهم أو حجزهم".²

3- الاختطاف الإجرامي الخطير

هو فعل خطير يتم فيه ارتكاب جريمة الاختطاف البحري، حيث يقوم القرصنة بالاستيلاء على المركب ويقومون بتمويه ثم تسجيله باسم مزور قبل أن يتم إما اختطاف حمولته أو رميها في البحر، ذلك وفقا لشبكات المافيا، ويتم تسمية هذه الظاهرة من قبل منظمة الملاحة البحرية باسم "تقنية المركب الشبح"، كما تحدد المنظمة هذا النوع من القرصنة بأنه: "أنشطة إجرامية دولية مخططة، وتحت تصرفها موارد هامة، وتستخدم عصابات هامة من رجال مدربين جيدا ومسلحين تسليحا ثقيلًا وعلى استعداد تام لاستخدام الأسلحة النارية".⁽³⁾

1- انظر: حدة حفاص، المرجع نفسه ص، 44.

2- انظر: حدة حفاص، المرجع السابق ص، 44

3- انظر: مرجع نفسه، ص 44

الفرع الثالث: صور القرصنة البحرية وبعض نماذجها

أولاً: صور القرصنة البحرية

تتنوع القرصنة البحرية الى صور عديدة، وأنواع عديدة

1) صور القرصنة البحرية بحسب المنطقة الجغرافية لوقوعها:

وهذا النوع يرتبط فيه القرصنة البحرية بمكان معين أو منطقة جغرافية معينة ومنها القرصنة الإفريقية، والقرصنة الآسيوية، والقرصنة في جنوب أمريكا، وفي هذه الصورة فان طبيعة سكان كل منطقة يختلف عن الآخرين، مما يعكس ذلك على طبيعة الجريمة في هذه المنطقة.¹

2) صور القرصنة بحسب طبيعة المال محل الجريمة:

تتنوع هذه الصورة الى قرصنة على البضائع، وفيها يستولى القراصنة على الأموال والبضائع غالية الثمن، وكذلك قرصنة الاستيلاء على السفن، وفيها يستهدف القراصنة الاستيلاء على السفينة، سواء بوضع طاقمها على طوافه، وتركهم في عرض البحر، أو بقتلهم، أو خلافة وهناك قرصنة البضائع والاستيلاء على السفينة معا.²

3) صور القرصنة بحسب درجة جسارتها:

وهذه الصورة تتنوع فيها القرصنة البحرية إلى ثلاث مستويات:

- **المستوى المنخفض:** وفيه يستخدم القراصنة أسلحة بسيطة مثل السكاكين والعصي، خلافة.
- **المستوى المتوسط:** وفيه يستخدم القراصنة أسلحة ثقيلة، ويستهدفون الاستيلاء على البضائع.
- **المستوى الجسيم:** وهو الخطر، وقد أطلق عليه المكتب البحري MAJOR CRIMINAL HIJACH حيث يرتكب هذه الجرائم، الجماعات أو العصابات المنظمة ويستخدمون البنادق الآلية، والنصف آلية، والرشاشات، وخلافة، وغالبا ما تسبب هذه الجرائم خسارة كبيرة مادية، أو بدنية، وغالبا ما يستهدف هؤلاء القراصنة خطف السفن وقد تضمن تقرير المنظمة البحرية الدولية أن عدد السفن التي تم اختطافها من سنة بلغت تسعة عشر سفينة.

¹ - انظر: صالح محمد سليمان، القرصنة البحرية، مكتبة قانون الاقتصاد، الرياض، المملكة العربية السعودية، الرياض- العليا،

ط1، 1435 هـ -2014 م، ص 106

² - انظر: مرجع نفسه، ص 106

وفي بعض الحالات تتجمع الصور الثلاث في نوع واحد لذلك سوف يتم التعرض لهذه الأنواع في دراسة الصور الثلاث للقرصنة البحرية وهي:
القرصنة البحرية في القرن الأفريقي والقرصنة البحرية الآسيوية والقرصنة البحرية في جنوب أمريكا.(1)

ثانيا: نماذج القرصنة البحرية

1- اختطاف ناقلة النفط السعودية "سيربوس ستار"

- المكان: قبالة سواحل الصومال.
- الحدث: القراصنة الصوماليون اختطفوا الناقلة العملاقة التي كانت تحمل نفطا بقيمة مليون دولار.

• النتيجة: تم دفع فدية قدرت ب ملايين دولار، وتم الإفراج عن السفينة.

• الأهمية: أكبر سفينة يتم اختطافها في التاريخ الحديث.(2)

2- اختطاف سفينة ميرسك ألاباما

- المكان: قرب السواحل الصومالية.
- الحدث: قراصنة صوماليون هاجموا سفينة شحن أمريكية.
- القبطان: ريتشارد فيليبس.
- النتيجة: تدخلت وحدة NAVY SEALS التابعة للبحرية الأمريكية، وقتلت ثلاثة من القراصنة وحررت القبطان.
- الشهرة: القصة تحولت إلى فيلم هوليوودي بعنوان CAPTAIN PHILIPS بطولة توم هانكس.(3)

المطلب الثاني: التكيف القانوني لجريمة القرصنة البحرية

¹ - انظر: صالح محمد سليمة، المرجع نفسه ص، 107/106.

² - MAERSK Alabama hijacking www.wepikidia.com

³ - MV Serrus star www.wepikidia.com.

من خلال هذا المطلب عرضنا أركان جريمة القرصنة البحرية، في الفرع الأول، أما في الفرع الثاني العقوبات المقررة في جريمة القرصنة البحرية من الأمر 06/05، والجهود الدولية والإقليمية لمكافحة جريمة القرصنة وذلك من خلال الفرع الثالث..

الفرع الأول: أركان جريمة القرصنة البحرية

يعرف قانوننا أن تجريم أي فعل، وإكسابه الصفة الجرمية، يتحقق بوجود أربعة أساسية ألا وهي: الركن الشرعي، الركن المادي، الركن المعنوي، الركن الدولي، فهل يا ترى تتوافر هذه الأركان الأربعة في عمليات القرصنة البحرية؟

أولاً: الركن الشرعي

جاء تجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي لأول مرة ضمن تجريم النهب في اتفاقية لاهاي 1899 في المادة 47 منها، وبعد ذلك في اتفاقية لاهاي الرابعة 1907، تجريمها على مستوى دولي رسمي فقد جاء بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، وحاء بعد ذلك تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 وتضمنت نفس الأحكام التي نصت عليها اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 وهي بذلك تقنن ما استقر عليه العرف الدولي في هذا الخصوص.⁽¹⁾

ثانياً: الركن المادي

يتمثل الركن المادي في جريمة القرصنة البحرية في إتيان أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو المسافرين على متنها، سواء كانت تلك الأعمال غير المشروعة الموجهة للأشخاص أو الأموال، يكفي لقيام جريمة القرصنة الشروع في ارتكاب الفعل المادي المكون لها، ولا يشترط أن تتم الجريمة بصورة كاملة ويشترط أيضاً لاكتمال الركن المادي أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في مكان خارج مكان ولاية الدول، أما إذا كانت ارتكبت فغي الإقليم الوطني لدولة ما فهنا لا تعد جريمة قرصنة البحرية وإنما تدخل في الاختصاص للدولة الواقع فيها الجريمة.

¹ - انظر: عمر طيباوي، تداعيات القرصنة البحرية على النقل البحري الدولي والاقتصاد العالمي، مجلة البحوث القانونية

والاقتصادية، مخبر الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر، العدد 02، 2023، ص 606

إن جريمة القرصنة البحرية تقوم على اقرار أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب يصدر عن طاقم السفينة أو المسافرين على متنها، ومثال ذلك أن تعترض سفينة سبيل سفينة أخرى وتجبرها تحت تهديد السلاح أن تتوجه إلى ناحية معينة حيث يقوم بسببها، أو أن تفرض على الركاب مغادرة السفينة ثم تقوم بإغراقها وجدير بالذكر أن مجرد إتيان فعل من أفعال العنف والاكراه لا يكفي وحده ليكون ركنا من أركان جريمة القرصنة، فمن يقتل شخصا على ظهر سفينة، أو يسلبه ماله لا يعد قرصانا، وإنما يعد مخالفا لأحكام قانون علم السفينة، أو أن تكون السفينة كعنصر سلبي أو إيجابي في الأفعال هي التي تجعل من هذه الأفعال ركنا في الجريمة.⁽¹⁾

ثالثا: الركن المعنوي

يتمثل الركن المعنوي في ضرورة توافر القصد الجنائي إذ أن جريمة القرصنة هي من الجرائم العمدية التي يجب أن تتوافر فيها النية لدى مرتكبها، أي أن تكون إدارة الجاني قد اتجهت لارتكاب الجريمة مع العلم بما سيترتب عليها من نتائج. حيث أن ارتكاب فعل غير مشروع لا يكفي وحده لقيام المسؤولية الجنائية، وإنما يلزم أن يكون ذلك صادرا عن إرادة آثمة هي جوهر الخطأ، الذي هو أساس المسؤولية الجنائية ويتمثل الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية في القصد الجنائي لارتكاب الفعل المادي، وهذا يعني على حد قول بعض شراح القانون "وجوب توفر القصد الجنائي" لدى فاعلها بمعنى إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة بجريمة القرصنة البحرية، مع تمثيل نتائج أفعاله من قبل فضلا عن توافر هذا القصد فيجب أن يتوافر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص المتمثل في نية الكسب، ونية الكسب الخاص تعني انتهاز الفرصة أو الشروع في الاعتداء والأعمال السياسية أو التي تكون ذات هدف سياسي بحت وبالتالي فهي جريمة عمدية يجب أن تتوافر فيها النية لدى مرتكبها وكفي بشأنها القصد الجنائي العام.

وهنا يشترط فيه أن يكون الفعل غير المشروع موجها نحو تحقيق مكاسب شخصية أو أغراض خاصة، فلا يعد بالتالي من قبيل القرصنة البحرية إذا كان الهدف من الفعل الإجرامي الدعاية لآراء سياسية أو لفت الأنظار لقضية تتعلق بتقرير مصير شعب واقع تحت الاحتلال.⁽²⁾

1 - انظر: عمر طيباوي، المرجع نفسه ص، 607/606.

2 - انظر: ميساء سعيد موسى بيضون، (أستاذة القانون الدولي العام المشارك) الاختصاص بمكافحة جريمة القرصنة البحرية، جامعة آل البيت، العدد 67، ديسمبر 2018، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، ص 360-361.

رابعاً: الركن الدولي

إن جريمة القرصنة البحرية تعد جريمة دولية، استناداً إلى أنها تشكل عملاً يهدد مصلحة دولية أولى بالحماية والاعتبار، ألا وهي "حماية الملاحة البحرية الدولية"، ومعيار المصلحة الدولية هو الذي يحدد الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية، وفي التفرقة والتمييز بين الجريمة الدولية، والجريمة الوطنية، لما يتصف به من تطور ومرونة، فهو معيار مرن ومن شأنه تحقيق أمن واستقرار مصالح المجتمع الدولي (الرشيدي، 2009)

ونتيجة لذلك ذهب بعض فقهاء القانون الدولي إلى أن صفة الدولية أو الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية هو الذي يميز هذه الجريمة عن غيرها من الجرائم الوطنية الداخلية ويجعلها جريمة دولية، ويتحقق هذا الركن إذا وقع اعتداء على مصلحة أو أي حق يحميه القانون الجنائي الدولي، فهذا الركن يستمد وجوده من نوع المصلحة أو الحق الذي يتم الاعتداء عليه، ويتولى القانون الدولي حمايته، حماية للحقوق والمصالح الدولية.

ومما لاشك فيه فإن جريمة القرصنة البحرية تكتسب صفة الجريمة الدولية لتوافرها على الركن المادي، وذلك استناداً لمعيار المصلحة الدولية، فالجريمة تعد جريمة دولية إذا كان من شأن السلوك غير المشروع المكون لها المساس بالمصلحة الدولية التي يحميها القانون الجنائي الدولي، بينما تكون جريمة وطنية إذا تخلف هذا الشرط، وليس هناك جدل حول مساس هذه الجريمة بالمصلحة الدولية فآثارها لا تبقى قاصرة على شركات السفن والدول المالكة لها وكذا الدول الشاطئية سواء كانت مطلة على البحار أو المحيطات أو الخلجان، وإنما تتعدى إلى كيان المجتمع الدولي، كذلك فإن النطاق المكاني الذي ترتكب فيه الجريمة وهو البحر العام أو في مكان يقع خارج ولاية أي دولة يلبس هذه الجريمة الصفة الدولية.

إن ما جاء في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية يؤكد أنها جريمة دولية وإن وقعت في المياه الإقليمية لدولة ما، لأنها تمثل تهديداً للجماعة الدولية والمساس بمصالح المجتمع الدولي، فقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، في المادة (101) على دولية هذه الجريمة باعتبارها تقع خارج ولاية أي دولة أخرى، وأيدت ذلك بما جاء في المادة (105) منها بأن جعلت لها اختصاصاً عالياً لمحاكمة مرتكبيها.⁽¹⁾

1 - انظر: زكرياء عبد الوهاب، دور القانون في مكافحة الجريمة القرصنة البحرية، كلية الحقوق، جامعة، ظفار، سلطنة عمان،

المجلد 06، العدد 18، 30 يوليو 2022، مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية، ص 42.

الفرع الثاني: العقوبات المقررة في جريمة القرصنة البحرية من الأمر 06/05.

تختلف القوانين والعقوبات المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية من دولة إلى أخرى بسبب اختلاف أنظمتها القانونية وتشريعاتها، نظرا لأنها تخضع لمبدأ الاختصاص العالمي الذي منح للدولة التي تضبط القراصنة كامل الحق في معاقبتهم، كما أن هناك بعض الدول تتجنب أحيانا معاقبة القراصنة وتقوم بتسليمهم لدول أخرى لتتم محاكمتهم.

إن معظم التشريعات المحلية، التي تجرم أعمال القرصنة البحرية قد تختلف من دولة لأخرى، ليس في إرساء العقوبة فقط بل حتى في المكافآت التي ترصد من طرف الدول لمن يقبض على قرصان معين، أو يخلص السفينة من أيدي القراصنة، حيث توجد هناك بعض الدول التي تمنح لمن يقبض على قرصان، نسبة مئوية من قيمة البضاعة التي ترد، وكانت هذه النسبة حسب القانون البريطاني عام 1850 تقدر بالثمن (8/1)، ثم أصبحت تقدر بالنصف (2/1)، وهي تعادل السدس (6/1) في الولايات المتحدة الأمريكية.

وقد تطرق المشرع الجزائري أيضا للمكافأة التي يستحقها القائم بإسعاف وإنقاذ السفينة البحرية، وأيضا إنقاذ حطام السفينة في المواد إلى من القانون البحري الجزائري. جاءت العقوبة مقررة في القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، حيث نصت المادة 519⁽¹⁾ منه على أنه: "يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، مع مصادرة السفينة، وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها، كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة، أو شارك فيها".⁽²⁾

الفرع الثالث: الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة جريمة القرصنة

لحد من هذه الجريمة بادرت المؤسسات الدولية بوضع أسس قانونية ووسائل لمكافحةها من خلال توقيع اتفاقيات وإصدار قرارات تمثلت في:

1 - انظر: القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، المادة 519.
2 - انظر: عبد الغفور بوسنة، القرصنة البحرية في البحر العام، رسالة دكتوراه، منشورة قسم القانون العام، الشعبة فضاءات وموارد، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، 2020-2021، ص 292-293.

أولاً: الجهود الدولية

1_ الاتفاقيات الدولية

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية عام 1945 عملت هيئة الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، حيث كونت هيئة دائمة باسم لجنة القانون الدولي وكان من أولويات هذه اللجنة وضع قانون دولي للبحار.

قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة نتج عنها أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف 1958، وقد خصت إحدى هذه الاتفاقيات لأعالي البحار، وقد نصت المادة 14 منها على ضرورة التعاون الدولي لمحاربة القرصنة البحرية، ثم استمرت جهود المنظمة الدولية في هذا الاتجاه إلى أن تم إقرار اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا أن هذه الاتفاقية لم تحمل جديدا فيما يتعلق بأعمال القرصنة البحرية، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف الأمر الذي حتم على المنظمة الدولية السعي إلى استدرار جوانب القصور في الاتفاقيتين، فتم إقرار اتفاقية روما 1988 التي ركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها، وتم تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول 2005 الذي تناول جوانب أخرى من أعمال العنف كالجرائم الإرهابية وغيرها.¹

2_ مجلس الأمن

أصدر مجلس الأمن الدولي سلسلة من القرارات لمواجهة الأعمال الإجرامية الخطيرة التي تحدث في البحار بشكل عام، وفي عام 2008 أصدر مجلس الأمن العديد من القرارات المتعلقة بتطورات ظاهرة القرصنة البحرية وهي (2)* (3)

3_ المنظمة البحرية IMO

منذ نهاية التسعينات سعت المنظمة البحرية الدولية إلى إنشاء برنامج دولي لمحاربة القرصنة البحرية، حيث بدأت بعقد اجتماعات تشاور حول القرصنة البحرية في القرن الأفريقي عام 2005، مما أدى إلى وضع إطار تعاوني في عام 2008، كما قامت المنظمة مع جيبوتي بإنشاء ثلاث مرافق إقليمية، وهي مركز تنسيق الإنقاذ البحري في مومباسا بكينيا، مركز

1- انظر: عيسات راضية، المرجع السابق ص 86/85

2 - انظر: (القرار رقم 1814، القرار رقم 1816، القرار رقم 1838، القرار رقم 1846، القرار رقم 1851، القرار رقم 1918).

3 - انظر: حدة حفاص، المرجع السابق ص 173

تنسيق دون الإقليمي في دار السلام ببنزانيا، ومركز المعلومات البحرية الإقليمي باليمن، كما اتفقا على إنشاء مركز تدريب إقليمي بجيبوتي.⁽¹⁾

4_ المكتب البحري الدولي BMI

تأسس هذا المكتب عام 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية، ومن أبرز أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول. كما ساهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية عن طريق تأسيس (خدمة إجراءات التحريات السريعة) التي توفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها، وقد ساعد في استرجاع بعض السفن وكان له دور كبير في إثارة مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا.²

5_ غرفة الملاحة الدولية ICC

تهتم هذه الغرفة بالأمر القانوني والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية، كما تهتم بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، وقد أصدرت دليلاً عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة.⁽³⁾

ثانياً: الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

لقد بذلت العديد من الدول متعددة أو مجتمعة مجموعة من الجهود للقضاء على القرصنة البحرية نذكر منها:

1_ الأجهزة الأمنية المختصة

1- انظر: عيسات راضية، المرجع السابق ص 94

2- انظر: عيسات راضية، المرجع نفسه ص 94

3- انظر: المرجع نفسه، ص 94.

تكلف الدولة غالبا أجهزة حرس السواحل مسؤولية أمن السفن وحمايتها من الإغارة، كما أنها الجهة المسؤولة عن مطاردة القراصنة، لذلك لابد من وجود تعاون وثيق بين أجهزة حرس السواحل والجهات الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها بإتقان.

كما يعمل جهاز حرس السواحل في الدول المتقدمة التي تمتلك الإمكانيات المادية على وضع خطة ملائمة لمقاومة هجوم القراصنة وتدريب أفرادها جيدا على المقاومة بشتى الوسائل والتقنيات عند مباشرة الحوادث.⁽¹⁾

2_ الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة في آسيا (ركاب)

اجتمعت الدول الآسيوية المعروفة ب (الآسيان) والبالغ عددها عشرة دول بالاشتراك مع كل الصين واليابان وموريا الجنوبية وسيريلانك وبنجلادس، وأبرمت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة والأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا في نوفمبر عام 2004 ودخلت حيز التنفيذ في 04 سبتمبر 2006.

تقوم الدول الأطراف الإقليمية (ReCAAP) فقد أنشئ المركز الإقليمي لتبادل المعلومات ومقره دولة سنغافوره، يهدف لتنمية التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة، وذلك لمنع وقوع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي ترتكب ضد السفن، ويتم هذا التعاون من خلال الرجوع إلى أجهزة المركز أو من خلال التعاون الثنائي المباشر بينه وبين الأطراف المتعاقدة.

كما تعتبر هذه الاتفاقية نموذجا ناجحا للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في آسيا وخاصة جنوب شرق آسيا.²

3_ جهود المنظمات غير العربية

تعتبر اليابان من أكثر الدول التي دعت إلى مواجهة القرصنة البحرية، من خلال اتخاذ عدة قرارات أهمها القرار الصادر في 26 سبتمبر 2008 الذي يقضي بإرسال سفن حربية إلى منطقة خليج عدن لحماية السفن اليابانية أو تحمل مواطنين يابانيين من أعمال القراصنة البحرية.

1- انظر: عيسات راضية، المرجع نفسه، ص، 97.

2- انظر: عيسات راضية، المرجع نفسه، ص 98/97.

كما سارعت كوريا الجنوبية إلى اتخاذ قرار قضى بإرسال خمس مدمرات مزودة بالصواريخ والطائرات إلى مناطق القرصنة قبالة السواحل الصومالية، وذلك بعد نجاح القرصنة الصوماليين في اختطاف سفينة صيد كورية.

كما أرسلت الصين في أكتوبر 2008 ثلاث سفن حربية لمكافحة القرصنة البحرية بعد تعرض عدة سفن لها لهجمات القرصنة، وتتمثل المهمة الرئيسية لهذه السفن في السهر على توفير الحماية للقوافل التجارية البحرية الصينية، وحماية سفن المساعدات الإنسانية.(1)

4_ جهود الدول العربية في مكافحة القرصنة

وجهت مصر الدعوة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماع تشاوري في القاهرة حول مكافحة القرصنة، ونظرا لأن كل من مصدر والسعودية واليمن والأردن والصومال وجيبوتي دول عربية تطل البحر الأحمر، فهذا يجعلها في موقع المسؤولية كونها القادرة على تأمين البحر الأحمر وحمايته من أي خطر.

كما تم عقد اجتماع بالرياض بناء على دعوة الحكومة السعودية جمع قادة القوات البحرية وخبراء الوزارة الخارجية في مجلس دول التعاون لدولة الخليج العربي والدول العربية المطلقة على البحر الأحمر والبحرين وجيبوتي والسودان والسعودية وقطر وعمان ومصر والكويت واليمن، قرروا من خلاله وضع خطة عمل لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، وكذلك بحثوا سبل التنسيق الممكن مع القوات المتعددة الجنسية العاملة في المنطقة، كما قام المجتمعون بدراسة تشكيل قوة بحرية عربية من دول الخليج العربي والدول العربية المطلقة على البحر الأحمر لمكافحة القرصنة البحرية تماشيا مع قرارات مجلس الأمن الخاصة بمكافحة القرصنة رقم: 1814 - 1816 - 1846 - 185 وتكون تحت قيادة موحدة لمدة سنة.(2)

5_ جهود جامعة الدول العربية

اهتمت بهذا الموضوع من خلال الكثير من الجهود والمؤتمرات ولعل إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1988 والتي اعتبرت القرصنة البحرية في حكم جرائم الإرهاب وتخضع للحكم الاتفاقية.

1 - انظر: عيسات راضية، المرجع نفسه، ص 98.

2 - انظر: عيسات راضية، المرجع نفسه، ص 99/98

كما عقدت جامعة الدول العربية دورة استثنائية لمجلس السلام والأمن العربي في القاهرة في 4 نوفمبر 2005، لبحث مسألة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال وأصدر الاجتماع عددا من التوصيات، ودعا إلى التعاون الوثيق مع حكومة الصومال، وإلى التشاور والتنسيق وتبادل المعلومات بين الدول العربية والمنظمات والوكالات المتخصصة المعنية، بما فيها اتحاد الموانئ البحرية العربية، والأمم المتحدة والاتحاد الإفريقي. المبحث الثاني: جريمة التهريب الجمركي.(1)

المبحث الثاني: جريمة التهريب الجمركي

من خلال هذا المبحث درسنا جريمة التهريب الجمركي، وذلك في عرض مفهوم جريمة التهريب الجمركي في المطلب الأول، والتكييف القانوني لجريمة التهريب الجمركي في المطلب الثاني.

المطلب الأول: مفهوم جريمة التهريب الجمركي

استعرضنا من خلال هذا المطلب، تعريف التهريب الجمركي في الفرع الأول، في الفرع الثاني فصلنا في أنواع التهريب الجمركي، وقدمنا صور التهريب الجمركي وبعض نماذجه في الفرع الثالث.

الفرع الأول: تعريف التهريب الجمركي

تعتبر جرائم التهريب الجمركي أكثر وأخطر أنواع الجرائم الجمركية لذلك قل ما نجد تعريف التهريب الجمركي بمصطلح دقيق في التشريعات، فقد عرف المشرع الأردني التهريب الجمركي في

¹ - انظر: المرجع نفسه، ص 99

المادة 203 من قانون الجمارك الأردني على أنه "ادخال البضائع الى البلاد أو إخراجها منها بصور مخالفة للتشريعات المعمول بها دون أداء الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب الأخرى كلياً أو جزئياً أو خلافاً لأحكام المنع والتقييد الواردة في هذا القانون أو في القوانين أو والأنظمة الأخرى....."(1)

كما عرفه المشرع المصري في المادة 121 من القانون رقم 63 لسنة 1966 (2) بأنه "هو ادخال البضائع من أي نوع الى الجمهورية أو إخراجها منها بطرق غير مشروعة دون سداد الضرائب الجمركية المستحقة كلها أو بعضها أو بالمخالفة للنظم المعمول بها شأن البضائع المستوردة." (3)

أولاً: التعريف اللغوي

التهرب هو في الأصل مصدر هرب، وهرب يهرب تهريباً، فهرب من جعله يهرب الأشياء الممنوعة، نقلها خفية من بلد الى آخر أو من مكان الى آخر.

وقد درج المشرع الجزائري على استعمال هذا المصطلح في نصوص قانون الجمارك حيث جاء فيه: "لتطبيق الأحكام القمعية الموالية، يقصد بالتهريب ما يأتي....."

فمصطلح التهرب الجمركي يتناسب مع طبة الأفعال المجرمة وذلك بموجب قانون الجمارك كون الأشخاص يقومون أحياناً بعمليات الاستيراد والتصدير دون القيام بإجراءات جمركية مسبقة، وهذا خرقاً لأحكام قانون الجمارك. (4)

ثانياً: التعريف الفقهي

اختلف الفقه حول إعطاء تعريف موحد للتهريب الجمركي باختلاف التشريعات الجمركية للدول، وهذا بالنظر الى طبيعة النشاط ذاته تنوعاً واتساعاً.

1 - انظر: المادة 203 من قانون الجمارك الأردني.

2 - انظر: المادة 121 من القانون رقم 63 لسنة 1966. صدر في الجريدة الرسمية المصرية العدد 142، بتاريخ 26 يونيو 1963.

3 - انظر: أستاذ مفتاح العيد، أثار جرائم التهرب الجمركي على الجانب الاجتماعي، والسبل المستحدثة لمكافحتها في القانون الجزائري، مجلة البحوث القانونية والسياسية، الجزائر، العدد 02، 2014، ص 357.

4 - انظر: أستاذة عرايبة أحلام، التهرب الجمركي والطبيعة القانونية للغرامة الجمركية، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، الجزائر، العدد 14، ص 133، 134.

فيعرفه البعض على أنه: "كل عمل إيجابي أو سلبي يتضمن خرقا للتشريعات واللوائح الجمركية ويلحق ضررا في مصالح الدولة، ويقدر الشارع من أجله عقوبة".
وقد انتقد هذا التعريف كونه يشمل جميع الأعمال الإيجابية والسلبية التي تشكل خرقا للتشريع كالغش وهو على خلاف التهريب.

لذا يذهب البعض الآخر الى أن التهريب الجمركي هو عبارة عن عمليات الاستيراد والتصدير التي تتم خارج القنوات الرسمية دون المرور على مكاتب الجمارك، ويعد بالتالي شكلا من أشكال الغش الجمركي. وهناك من اعتبره تهريب البضائع من الضرائب الجمركية أو بالمخالفة لنظام المنع الذي يخضع لأحكام قانون الجمارك.

ويرى البعض من الفقهاء أيضا أن التهريب هو ادخال البضائع الى البلاد أو إخراجها منها بصورة مخالفة للتشريعات المعمول بها دون أداء الرسوم الجمركية كليا أو جزئيا.

كما ترى فئة أخرى من الفقهاء الذين اجتهدوا في المادة الجمركية، أن التهريب هو استيراد أو التصدير خارج مكاتب الجمارك، ومخالفة القواعد القانونية والتنظيمية التي تنظم حيازة ونقل البضائع داخل الإقليم الجمركي. (1)

ثالثا: تعريف المشرع الجزائري

لم تعط مختلف التشريعات تعريفا صريحا للتهريب الجمركي وانما الهدف منها هو تحديد الآليات والإجراءات المنظمة لأمر ما، الا أن المشرع الجزائري خرج عن هذه القاعدة وحاول إعطاء تعريف له، فجاء في نص المادة 02 من الأمر 05-06 المؤرخ في 18 رجب عام 1426 هـ الموافق ل 23 أوت 2005 المتعلق بمكافحة التهريب على أنه: "يقصد في مفهوم هذا الأمر ما يأتي: التهريب: الأفعال الموصوفة بالتهريب في التشريع والتنظيم الجمركي المعمول بهما وكذلك في هذا الأمر". (2)

1- انظر: أستاذة عرايبة أحلام، المرجع نفسه، ص، 134.

2 - انظر: المادة 02 من الأمر 05-06 المؤرخ في 18 رجب عام 1426 هـ الموافق ل 23 أوت 2005. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 47، المؤرخ في 19 يوليو 2006، وتم تعديله بالأمر رقم 09/06 في 15 يوليو 2006.

وبالرجوع الى التشريع الجمركي رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان 1399هـ الموافق ل 21 يوليو سنة 1979م المعدل والمتمم، نجده أورد مجموعة من المواد يعتبر خرق أحدهما تهريبا حسب نص المادة 324 منه: "لتطبيق الأحكام القمعية الموالية يقصد بالتهريب ما يلي: (1)

- استيراد البضائع أو تصديرها خارج مكاتب الجمارك
- خرق أحكام المواد: 25، 51، 60، 62، 64، 221، 222، 223، 225 و 225 مكرر و 226 من هذا القانون.
- تفرغ وشحن البضائع غشا.
- الإنقاص من البضائع الموضوعة تحت نظام العبور".

وما يلاحظ على المشرع الجزائري أنه لم يَقم بإعطاء تعريف للتهريب الجمركي وإنما بتحديد الفعل المادي لجريمة التهريب. (2)

1_البضائع

ولقد عرفت المادة 2 من الأمر الصادر بمكافحة تهريب البضائع أنها: " كل المنتجات والأشياء التجارية أو غير التجارية، وبصفة عامة جميع الأشياء القابلة للتداول والتمسك". (3)

وفي المادة 5 من قانون الجمارك حيث عرف البضائع: "بأنها كل المنتجات والأشياء التجارية وغير التجارية وبصفة عامة جميع الأشياء القابلة للتداول والتملك". (4)

إن لفظ الضائع من العموم والشمول حيث ينصرف إلى كل شيء مادي يمكن تداوله وحيازته وتملكه من جانب الأفراد سواء كان ذا صفة تجارية أو غير التجارية، أي للاستعمال الشخصي. ويتفرع عن ذلك أن كلا من الذهب والنقد والمصوغات والمخدرات والأسلحة والذخائر والتبغ: هي أشياء مادية قابلة للتملك والحوالة والنقل والحيازة، ومن ثم تعد من قبيل البضائع، الأمر الذي قد يوحي بأن صور التهريب المشار إليها تخضع لأحكام قانون الجمارك أو قانون التهريب.

وهنا يثور الخلط أحيانا بين التهريب الجمركي وبعض صور التهريب الأخرى، كتهريب الذهب والنقد والمصوغات، وتهريب المخدرات، وتهريب الأسلحة والذخائر.

1 - انظر: المادة 324 التشريع الجمركي رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان 1399هـ الموافق ل 21 يوليو سنة 1979م.

2 - انظر: عرايبة أحلام، المرجع السابق، ص 134-135.

3 - انظر: المادة 2 من الأمر الصادر بمكافحة تهريب البضائع.

4 - انظر: المادة 5 قانون الجمارك الجزائري صدر بتاريخ 21 نوفمبر 1966 في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية

الديموقراطية الشعبية العدد رقم "84" في 26 نوفمبر 1966.

مبعث الخلط بينهم أن محل التهريب هو البضائع، والبضائع عبارة هي عبارة مطلقة- والمطلق يجري إطلاقه-وهي تشمل كل مادة طبيعية أو منتج حيواني مطلقة والمطلق يجري إطلاقه-وهي تشمل كل مادة طبيعية أو زراعي أو صناعي، بما في ذلك الطاقة الكهربائية، والماء والهاتف.

إن قانون الجمارك يعد-في مجال التهريب -بمثابة القانون العام، إذ يشمل كافة صور التهريب، ومن ثم نكون أمام عدة قوانين، أحدهما عام، والآخر خاص. وعملا بالقاعدة العامة من قواعد التفسير، والتي تقضي بأن الخاص يخصص العام، فإن حالات التهريب المشار إليها نقلت من نطاق احكام قانون الجمارك وتطبق بشأنها الأحكام الخاصة التي قررها المشرع في القوانين الخاصة التي تحكمها.

ويبقى اصطلاح التهريب الجمركي مقصودا به عند إطلاقه تهريب البضائع من الضرائب الجمركية أو بالمخالفة لنظم المنع، والذي يخضع لأحكام قانون الجمارك، وذلك إذا لم يكن تهريب البضائع الممنوعة معاقب عليها بمقتضى قانون آخر. وقد استقر الاجتهاد على أنه قيام قانون خاص، فإنه لا يرجع إلى أحكام القانون العام إلا بما لم ينظمه القانون الخاص.(1)

الفرع الثاني: أنواع التهريب الجمركي

ينقسم التهريب الجمركي إلى عدة أنواع بحسب وجهة النظر التي يبنى عليها التقسيم، غير أن أهم ما يلاحظ على تلك التقسيمات أنها متشابكة ومتداخلة بحيث وأهمها ما يلي: أولا: من حيث الركن المادي للجريمة: ينقسم التهريب الجمركي إلى حقيقي وحكمي.

أولا: التهريب الحقيقي

هو الصورة الغالبة في التهريب، سواء وقع الاعتداء على مصلحة الدولة الضريبية أو غير الضريبية، ويتحقق هذا النوع من التهريب بإدخال بضاعة تستحق عليها ضريبة جمركية إلى البلاد، أو بإخراجها منها بطريقة غير مشروعة دون أداء هذه الضريبة، أو باستيراد أو تصدير بضاعة يحظر القانون استيرادها أو تصديرها.

وتكتمل عناصر الركن المادي في هذه الجريمة بأن يقوم الجاني بالأفعال الآتية:

1 - انظر: نبيل صقر، الجمارك والتهريب نسا وتطبيقا، دار الهدى، عين مليلة- الجزائر، ص 6، 5.

أ: إدخال البضائع إلى إقليم الدولة أو إخراجها منه.

ب: أن يتم ذلك بطريقة غير مشروعة.

ج: عدم أدار الضرائب الجمركية والضرائب الأخرى. وعادة ما يقترن إدخال البضائع أو المواد الأخرى أو إخراجها بطرق احتيالية.

أما في المادة 324 من قانون الجمارك والذي حدد ثلاث أفعال وهي تعتبر في منزلة التهريب الحقيقي وهي: (1)

_ استيراد البضائع أو تصديرها خارج مكاتب الجمارك.

_ تفريغ و شحن البضائع غشا.

_ الإنقاص من البضائع الموضوعة تحت نظام العبور.

_ تجاوز البضائع في الإدخال أو الإخراج المراكز الجمركية دون التصريح عنها.

حيث أننا أمام جريمة تهريب حقيقي مكتملة الأركان من حيث السلوك، ومحل الجريمة، والسببية والنتيجة.

حيث يتم إدخال البضاعة أو إخراجها من البلاد دون أداء الرسوم الجمركية، كما أنه يتم ضبطها بعد تجاوز المركز الجمركي وبصورة مخالفة للتشريعات الجمركية.

كما حدد أن فعل التهريب الحكمي يتمثل أيضا في خرق أحكام المواد: 25، 51، 60، 62، 64، 221، 222، 223، 225 225 مكرر و 226 من قانون الجمارك.²

ثانيا: التهريب الحكمي

وهو نوع من التهريب لا يدخل ضمن الإطار العام لجريمة التهريب، إذ تتخلف عنه بعض العناصر الجوهرية التي يتكون منها التهريب بمعناه المألوف إلا أن المشرع الجمركي ألحقه بالتهريب الحقيقي وأجرى عليه حكمه، لأنه يؤدي إليها التهريب الحقيقي وإن اختلف معه في الشكل.

أمام صعوبة إثبات جريمة التهريب بسبب تفنن المهربين واستخدامهم لطرق ووسائل جد متطورة يصعب على رجال الجمارك ضبطهم أثناء عملية التهريب لجأ المشرع في محاربهته

¹ - انظر: المادة 324 قانون الجمارك الجزائري صدر بتاريخ 21 نوفمبر 1966 في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد رقم "84" في 26 نوفمبر 1966.

⁻¹ انظر: نبيل صقر، المرجع السابق ص 7/6

للتهريب إلى قلب صورة الإثبات للجريمة من خلال عدة قرائن للتدليل على استيراد أو تصدير عن طريق التهريب.

وتجدر الإشارة إلى أن كلا من النوعين يمكن أن يشكل تهريبا ضريبيا أو غير ضريبي، فتكون بصدد جريمة تهريب حقيقي ضريبي، أو غير ضريبي، وجريمة تهريب حكومي ضريبي أو غير ضريبي حسب الحال.(1)

1_ الأفعال التي تعد تهريبا بحكم القانون

ان المواد 328 و329 قانون جمارك الخاصة بالبضائع المحظورة والبضائع التي تهرب أكثر من غيرها، تعد مهربة حيث تضبط داخل المنطقة الجمركية دون الوثائق التي تثبت شرعية حيازتها.

□ المادة 327: تعتبر البضائع المماثلة للبضائع المحظورة محل محاولة تهريب في حالة ارتكاب المخالفات الآتية:

• عندما يعثر عليها داخل المنطقة البرية من النطاق الجمركي دون أن تكون مرفقة بوثيقة جمركية صالحة لنقلها الا إذا قدمت من داخل الإقليم الجمركي وعن الطريق الذي يؤدي مباشرة إلى أقرب مكتب جمركي.

وأن تكون مصحوبة بإحدى الوثائق المنصوص عليها في المادة 221 من قانون الجمارك.

• عندما تكون مصحوبة بسند يتضمن التزاما صريحا بتأشيرها لدى مكتب المرور، تتجاوز هذا المكتب دون الاستيفاء بهذا الالتزام.

• عندما لا ترفق بالوثائق المنصوص عليها في المادتين 221 و222 من هذا القانون عند وصولها إلى مكتب الجمارك.

• عندما توجد في المنطقة البرية من النطاق الجمركي، وهي في وضع مخالف لنص المادة 226 من هذا القانون المادة 329 من هذا القانون، تعد مستوردة عن طريق التهريب، إذا لم تثبت منشؤها أو إذا كانت الوثائق مزورة أو غير صحيحة وافية أو لا تنطبق على هذه البضائع.

تحجز هذه البضائع أينما وجدت ويتابع الأشخاص الذين حازوها أو شاركوا في استيرادها أو نقلها أو التنازل عنها ويعاقبون طبقا للأحكام التي يعاقب على الجنح الجمركية.

²⁻ انظر: المرجع نفسه ص 8/7¹

إن الأفعال التي تعتبر تهريبا والمنصوص عليها في هاتين المادتين من قانون الجمارك، تبرز عدة عوامل مقومات تستحق التمهيص.

□ مقومات الأفعال التي تعد تهريبا.

تشدد المشرع في مسألة الأفعال التي تعد تهريبا بالنسبة للمبادئ العامة، أدى إلى محاولة حصرها في طبيعة البضاعة ومكان ضبطها النطاق الجمركي).

• طبيعة البضائع: أن البضائع التي تعنيها قرينة فعل التهريب هي من صنف البضائع المحظورة (م: 327) أو البضائع الأكثر تهريبا (م: 239).

_ البضائع المحظورة هي التي يمنع استيرادها أو تصديرها منعا مطلقا أو جزئيا سواء في الكم أو الكيف أو التكيف أو الإجراءات الإدارية.

_ البضائع الأكثر تهريبا هي التي حددت قائمتها بموجب قرار من وزير المالية (م: 226).

_ عدم تقديم ريان السفينة أو ممثله القانوني لمكتب الجمارك خلال الأربع والعشرين (24) من الوصول السفينة إلى الميناء.

_ التصريح بالحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي، كما هو محتمل تأشيرته من طرف المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، مرفقا، عند الاقتضاء بترجمته المصادق عليها.

_ التصريح بمؤن السفينة والتصريح بالبضائع التي هي في حوزة الطاقم.

_ كل الوثائق الأخرى التي قد تطالب بها إدارة الجمارك والتي هي ضرورية لتنفيذ مهمتها، كما هي محددة في هذا القانون.

_ يجب تقديم الوثائق المذكورة أعلاه ولو كانت السفن فارغة.

_ عدم تقديم التصريح المفصل للبضائع فور وصولها إلى مكتب الجمارك، أو إذا لم يمكن

ذلك، عدم تقديم ناقل البضائع لإدارة الجمارك، بعنوان تصريح موجز، ورقة الطريق التي تبين وجهة البضائع والمعلومات الضرورية التي تمكن من التعرف عليها نوع الطرود وعددها وعلاماتها وأرقامها وطبيعة البضائع وأماكن شحنها.

_ عدم التصريح عن أي بضاعة تزيد قيمتها على خمسين ألف دينار (50.000 دج)، أضيفت إلى

سفينة أو طائرة تحمل الجنسية الجزائرية خارج الإقليم الجمركي، موضوع تصريح مفصل يتضمن التصليحات أو التجهيزات التي تمت في الخارج، في ظرف خمسة عشرة (15) يوما الموالية لوصولها إلى أحد مكاتب الجمارك.

_ عدم التصريح بالبضائع الخاضعة لرخصة التنقل والمرغوب في رفعها من المنطقة البرية من النطاق الجمركي لتنقل فيها أو لتنقل خارج النطاق ضمن الإقليم الجمركي، لدى أقرب مكتب جمركي من مكان الرفع.

ويجب أن يتم التصريح قبل رفع البضائع إلا إذا منح ترخيص من إدارة الجمارك. يعلق تسليم رخصة التنقل على تقديم البضائع لمكتب الجمارك ويكون ذلك مرفقا بوثيقة تثبت الحياة القانونية لهذه البضائع إزاء التنظيم الذي يحكم هذه البضاعة.

_ عدم إحضار كل بضاعة مستوردة أو أعيد استيرادها أو معدة للتصدير أو لإعادة التصدير أمام مكتب الجمارك المختص قصد إخضاعها للمراقبة الجمركية أو اجتياز هذه البضائع مكتب جمارك بدون ترخيص.

_ توجيه البضائع الخاضعة للترخيص بالتنقل والآتية من داخل الإقليم الجمركي والتي تدخل المنطقة البرية من النطاق الجمركي، إلى أقرب مكتب جمركي للتصريح بها مع عدم تقديم ناقلي هذه البضائع فور دخولهم إلى النطاق الجمركي أن يقدموا عند أول طلب، لأعوان الجمارك ما يأتي:

□ سندات النقل.

□ سند الاستغلال والوثائق الأخرى المرفقة للبضائع، عند الاقتضاء

□ الإيصالات التي تثبت أن هذه البضائع استوردت بصفة قانونية أو فواتير شراء أو سندات تسليم أو أية وثيقة أخرى تثبت المنشأ، صادرة عن أشخاص أو مؤسسات تقيم بداخل الإقليم الجمركي بصفة قانونية.

- عدم التزام الناقلين بالتعليمات الواردة في رخص التنقل وخاصة فيما يتعلق بالمسلك والمدة التي يستغرقها النقل الذين ينبغي مراعاتها بمنتهى الدقة، باستثناء حالة القوة القاهرة أو الحادث المثبتين قانونا.

يمكن أعوان الجمارك أن يطالبوا بالاطلاع على البضائع المنقولة برخصة التنقل طيلة مدة نقلها.

- حياة البضائع المحظور استيرادها، لأغراض تجارية، أو تلك الخاضعة لحقوق ورسوم مرتفعة وكذا نقلها عندما لا يمكن تقديم أية وثيقة مقنعة تثبت الوضعية القانونية لهذه البضائع إزاء التشريع الجمركي، عند أول طلب من أعوان الجمارك داخل النطاق الجمركي.

حيازة البضائع المحظور التصدير غير المبررة بالحاجيات العادية للحائز المخصصة لتمويله العائلي، أو المهني والمقدرة، عند الاقتضاء، حسب الاستعمال المحلي داخل النطاق الجمركي. عدم امتثال سائق وسيلة النقل لأوامر أعوان الجمارك.⁽¹⁾

ثالثا: جريمة التهريب التامة والشروع في التهريب

- 1- عدم التوجه بالبضائع عند الإدخال إلى أول مركز جمركي. وتقوم هذه الجريمة بمجرد قيام ركنها المادي، والمتمثل في السلوك الإجرامي للمهرب الناجم عن مخالفته للقاعدة التشريعية وتعتبر النتيجة متحققة لمجرد ضبط البضائع محل التهريب "أثناء سلوكها طريقا لا يؤدي إلى أول مركز جمركي أو لمجرد حيازتها أو تخزينها بين منطقة الحدود والمركز الجمركي". أما إذا تم ضبط البضائع المهربة بعد تجاوزها المركز الجمركي دون أداء الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المترتبة عليها فإننا نكون في هذه الحالة أمام جريمة تهريب حقيقي مكتملة الأركان.
- 2- عدم اتباع الطرق المحددة في إدخال البضائع وإخراجها. فإذا تم ضبط البضاعة محل التهريب على الحدود. دون التقيد بالطرق المؤدية إلى المركز الجمركي، فإن هذا الفعل يعتبر شروعا في التهريب أما إذا تم ضبطها بعد تجاوزها منطقة المركز الجمركي دون دفع الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب الأخرى فإن هذا الفعل يعتبر جريمة تامة.
- 3- تفرغ البضائع من السفن أو تحميلها عليها بصورة مغايرة للأنظمة على الشواطئ التي لا توجد فيها مراكز جمركية أو تحميلها أو تفرغها في النطاق الجمركي البحري.
- 4- تفرغ البضائع من الطائرات أو تحميلها عليها بصورة غير مشروعة خارج المطارات الرسمية أو إلقاء البضائع أثناء النقل الجوي.
- 5- وجود البضائع المحظورة أو المرتفعة الرسم، ولو يصرح بها قانونا، المكتشفة على متن سفن نقل حمولتها صافية عن مائة 100 طن أو نقل حمولتها الإجمالية عن خمسمائة (500) طن عابرة أو راسية في المنطقة البحرية من النطاق الجمركي.
- كل تصريح مزور في تعيين المرسل إليه الحقيقي أو المرسل الحقيقي.
- عدم تنفيذ التزام مكتتب، عندما لا يتجاوز التأخير المعايين مدة ثلاث أشهر.

¹ - انظر: نبيل صقر، المرجع نفسه ص، 12/11/10/9/8

- عدم احترام المسالك والأوقات المحددة وكذا المحاولات المعاينة في مجال العبور دون مبرر مشروع والتي يكون هدفها أو نتيجتها تشويه وسائل الترخيص أو الأمن أو التعرف عنها وجعلها غير صالحة.(1)

الفرع الثالث: صور التهريب الجمركي وبعض نماذجه

أولاً: صور التهريب الجمركي

يعتبر التهريب البحري من عمليات التهريب المشددة التي تعتمد على وسائل نقل وأجهزة دعم واتصال متطورة وبالتالي يعتبر من أخطر أنواع التهريب كونه يساهم في نقل بضائع ومواد أكثر وبأحجام أكبر أيضا يتمثل في تهريب الأشخاص أو المهاجرين بطرق غير شرعية.

1- تهريب الأسلحة

يعتبر الإتجار غير المشروع بالأسلحة من أبرز الأنشطة ارتباطا بعدم الاستقرار إذ لا يمكن تصور العنف السياسي ومعظم أشكال الجريمة المنظمة من دون سلاح، حيث تشكل عمليات تهريب الأسلحة تهديدا مباشرا لأمن الدولة وخاصة إذا كانت موجهة لتغذية الأعمال الإرهابية، وقد خصت المادة 14 من الأمر 05-06 المتعلق بمكافحة التهريب تهريب الأسلحة بالسجن المؤبد ومن خلال هذه المادة نجد ان المشرع الجزائري لم يحدد نوع الأسلحة ومهما كان نوعها يعد جنائية منصوص ومعاقب عليها بموجب المادة 14 من الامر 05-06 المتعلق بمكافحة التهريب.

ولغياب نص خاص بتعريف السلاح المقصود في هذا الأمر وكذا في قانون الجمارك الجزائري فإنه يستوجب الرجوع في تعريفه إلى ما ورد في النصوص الخاصة بالأسلحة والذخيرة وكذا المرسوم التنفيذي 96-98 المحدد لكيفية تطبيق الأمر 97-06، اللذين بين بموجبهما المشرع الجزائري المقصود بالسلاح وأنواعه وأصنافه زمن ثم فإن تهريب أي صنف من الأصناف المعتبرة سلاحا بمفهوم هذه النصوص القانونية يعد جنائية، مما يدل على أن المشرع الجزائري يساوي بين تهريب الأسلحة الحربية وأسلحة الصيد وحتى الأسلحة البيضاء وهذا ما يستفاد من عمومية نص المادة 14 من الأمر 05-06 المتعلق بمكافحة التهريب.

1 - انظر: نبيل صقر، مرجع نفسه، ص 13/12.

كما يعتبر تهريب الأسلحة طبقاً للمادة 15 من الأمر 05-06 من أفعال التهريب التي على درجة من الخطورة تهدد الامن الوطني وتعاقب عليه نصوص قانونية أخرى على غرار نص المواد 26-27-28-30 من الامر 06-97 المتعلق بالعتاد الحربي والأسلحة والذخيرة، فقد نصت المادة 26 على عقوبة السجن المؤبد لكل من قام بدون من السلطات المؤهلة قانوناً بصنع أو استيراد أو تصدير أو المتاجرة بالعتاد الحربي من الأصناف 1 و2 و3 المبينة في ذات الأمر، في حين نصت المادتين 27 و28 على عقوبة السجن المؤقت والغرامة المقررة لصناعة أو استيراد أو تصدير أو المتاجرة بالأسلحة أو العتاد أو الذخيرة من الصنف 4 و5 بدون رخصة من السلطات المؤهلة قانوناً، أما المادة 30 من نفس الامر فقد نصت على عقوبة الحبس التي تتراوح ما بين سنتين الى 5 سنوات وغرامة من 200 الف دج الى 500 الف دج لذات الأفعال اذا تعلق بالأسلحة من الأصناف 6 أو 7 أو 8 على التوالي المبينة في ذات الامر بدون رخصة من السلطات المؤهلة قانوناً.(1)

2- تهريب المخدرات

يعتبر تهريب المخدرات من أصعب عمليات التهريب وأشدّها خطراً وبالتالي أشدها حاجة لتضافر الجهود، وقد كان وراء تزايد التهريب البحري للمخدرات عدة عوامل من بينها كون المجال البحري يعتبر وسيلة الربط بين الدول والقارات كما يعتبر أقل تكلفة، هذه الخصائص استغلها المهربون في نقل تجارتهم غير المشروعة، بالإضافة الى تركيز أماكن إنتاج المخدرات وإطلاقها على المحيطات البحرية الرئيسية مما جعل المهربين يستغلونها لنقل تجارتهم باعتبارها أيسر الطرق لنقل المخدرات إلى أسواق الاستهلاك.

كما أن السواحل البحرية للعديد من الدول المنتجة أو المستهلكة تمتد إلى مئات الأميال البحرية للعديد مما جعل السلطات عاجزة عن فرض سيطرتها الأمنية الكاملة عليها كاليمين الذي يبلغ شريطه 2500 كلم ويعتبر مجالاً للعديد من الجرائم البحرية كالقرصنة وتهريب الأسلحة ومنطقة عبور آمن لتجارة المخدرات من منطقة الإنتاج الى مناطق الاستهلاك.

1- انظر: درويش مريم، التهديد البحري للأسلحة والمخدرات وأثره على استقرار وأمن الدولة، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، -

1. العدد السابع، ص 333

فقد أشارت الدراسات التي قامت بها لجان الجمعية العامة للأمم المتحدة التي سبقت إصدار اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة التهريب غير المشروع للعقاقير المخدرة والمؤثرات العقلية سنة 1988 الى ان الاتجار بالمخدرات أصبح مأساة عالمية وان الإنتاج العالمي الأفيون والقنب والكوكا يزيد عدة مرات على الكميات المستهلكة وزادت حصيلة مبيعاته في أمريكا الشمالية بمفردها على 100 مليار دولار سنويا، ومما زاد عصابات تهريب المخدرات قوة تعاونها مع عصابات الإتجار بالأسلحة والإرهاب الدولي.(1)

3-تهريب المهاجرين

يعتبر بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والجو والبحر المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية أول وثيقة دولية جرمت فعل تهريب المهاجرين² وذلك كونه يشكل ممارسة لا إنسانية واستغلال للإنسان بطريقة غير قانونية³، وقد عرفها على أنها تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس ذلك الشخص من رعاياها أو المقيمين الدائمين فيها وذلك من أجل الحصول بصورة مباشرة أو غير مباشرة على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى وهو يتضمن عناصر نشير إليها فيما يلي:⁴

- تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما أو مجموعة من الأشخاص.
- يكون هذا الدخول إلى دولة طرف في البروتوكول من شخص لا يعد من رعايا هذه الدولة أو من المقيمين الدائمين فيها.
- يكون هذا الدخول من أجل الحصول على منفعة مالية مباشرة أو غير مباشرة أو منفعة مادية أخرى.⁵

¹ - انظر: درويش مريم، المرجع السابق ص 338

انظر: بروتوكول مكافحة المهاجرين عبر البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المنظمة² المعتمد من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 15 نوفمبر 2000، المصادق عليه من طرف الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 41803 المؤرخ في 9 نوفمبر 2003 الجريدة الرسمية العدد 69 الصادر بتاريخ 12 نوفمبر 2003.

انظر: وليد قارة، جريمة تهريب المهاجرين، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 8 جامعة بسكرة، سنة 2018 ص، 101.³

انظر: شبيلي مختار، الجهاز العالمي لمكافحة الجريمة المنظمة، دار هومة، 2013 ص، 113.⁴

انظر: كوركيس يوسف داود، الجريمة المنظمة، رسالة دكتوراه الطبعة الأولى، 2001، الدار العلمية الدولية للثقافة للنشر⁵ والتوزيع، عمان، ص، 71.

ثانيا: نماذج عن جريمة التهريب البحري

1-ضبط شحنة أسلحة على متن باخرة قادمة من فرنسا إلى الجزائر (2004)

في أغسطس 2004، أعلنت الجزائر عن ضبط 21 قطعة سلاح و2000 طلقة حية بالإضافة إلى ملابس عسكرية، على متن باخرة قادمة من فرنسا، كانت الشحنة مخبأة داخل مركبة، ويشتهر في صلتها بتنظيم إرهابي، أثارت هذه الحادثة توترات بين الجزائر وفرنسا، حيث اتهمت الجزائر الأخيرة بالتساهل مع التنظيمات الإرهابية.(1)

2-ضبط شحنة هيروين في خليج عمان (2022)

في يونيو 2022، اعترضت قوات خفر السواحل الأمريكية قارب صيد في خليج عمان يحمل 310 كيلوغرام من مادة الهيروين المخدرة، تقدر قيمتها ب 11 مليون دولار، في مايو في نفس العام، تم ضبط 102 كيلوغرام من الهيروين و182 كيلوغرام من الميتامفيتامين، بالإضافة الى 568 كيلوغرام من الحشيش في عمليات منفصلة، تشير هذه الضبطيات الى تصاعد نشاط تهريب مخدرات عبر البحر في المنطقة.(2)

المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة التهريب الجمركي

استعرضنا من خلال هذا المطلب، أركان جريمة التهريب الجمركي في الفرع الأول، في الفرع الثاني فصلنا في العقوبات المقررة في جريمة التهريب الجمركي، وقدمنا الجهود الدولية للحد من جرائم التهريب الجمركي التهريب الجمركي في الفرع الثالث.

الفرع الأول: أركان جريمة التهريب الجمركي

ككل الجرائم تقوم جريمة التهريب الجمركي على ثلاثة أركان وهي:

-**الركن الشرعي:** ونعني به وجود نص قانوني يجرم الفعل ويخصه بعقوبة تطبيقا للمبدأ العام في قانون العقوبات (لا جريمة ولا عقوبة الا بنص قانوني).

1 - انظر: الى العربي الجديد، الجزائر تعلن إحباط تهريب أسلحة على متن باخرة قادمة من فرنسا.

2 - انظر: الوطن: البحرية الأمريكية تضبط شحنة هيروين تقدر ب 85 مليون دولار.

-**الركن المادي:** فجرائم التهريب شأنها شأن جميع الجرائم يقوم ركنها المادي على ثلاث عناصر وهي: السلوك الاجرامي، النتيجة الاجرامية، والعلاقة السببية.

-**الركن المعنوي:** ويقوم هذا الركن في جرائم التهريب بمجرد قيام المهرب بتهريب السلع مع علمه بالمنع القانوني.

وجريمة التهريب الجمركي من الجرائم العمدية التي تتطلب فيها توافر الركن المادي والركن المعنوي، إلا أننا سوف نلاحظ أن بعض صور التهريب الجمركي لا يشترط فيها توافر الركن المعنوي أي القصد الجنائي، فمتى توافر الركن المادي وهو الفعل المادي تحققت جريمة التهريب الجمركي بغض النظر عما كان قصد المهرب هو التهريب من الضريبة أم لا.

لذا فإننا سوف نتطرق إليها بالبحث في ركنها المادي والمعنوي على النحو التالي:

من المسلم به أنه لا جريمة بدون ركن مادي، لأنه المظهر الخارجي لها وبه يتحقق الاعتداء على المصلحة المحمية قانونا وعن طريقة تقع الاعمال التنفيذية للجريمة، من أجل هذا فإن التحقق من توافر الركن المادي هو الشرط الأساسي للبحث في مدى قيام الجريمة من عدمه، ويتطلب الركن المادي شرط لازم في جميع صور الجريمة، فإن مان تاما وترتبت عليه نتيجة كانت الجريمة تامة وإذا أوقف عند حد أو لم تتحقق النتيجة المقصودة كانت الجريمة غير تامة أو هي في طور المحاولة.

وعلى هذا فدراسة الركن المادي للجريمة تقتضي دراسة عناصره في الجريمة التامة والجريمة غير التامة أو المحاولة الجريمة، وذلك على النحو التالي:⁽¹⁾

1- عناصر الركن المادي في الجريمة التامة:

يتكون الركن المادي في الجريمة التامة، وهو المظهر العادي لها، من ثلاثة عناصر: السلوك الجرمي، والنتيجة الجرمية، والصلة السببية بينهما.

أ- السلوك الجرمي:

لابد في كل جريمة من سلوك يصدر عن المجرم ويخشى المشرع منه ضررا، فما لم يصدر من الفاعل سلوك في صورة من صورة لا يتدخل القانون بالعقاب.

¹ - انظر: درويش مريم، المرجع السابق ص 333

فالإنسان قبل أن يقدم على الجريمة يفكر فيها ويصمم على ارتكابها، وإلى هذا الوقت لا يأتي سلوكا ممنوعا، ولكن وضعه يختلف عندما يخرج الفكرة إلى حيز الوجود بالقيام بالعمل التنفيذي المكون للجريمة.

ويتخذ السلوك الجرمي عدة أشكال هي التالية:

□ السلوك الإيجابي أو الفعل:

ويكون السلوك إيجابيا، وفي صورة فعل، إذا استخدم الفاعل فيه أعضاء جسمه كما لو استعمل يديه في القتل والإيذاء والسرقة والتزوير، أو قدميه في جريمة غصب العقار واحتلاله، أو لسانه في توجيه الإهانات للناس أو إفشاء الأسرار أو التدخل بتشديد عزيمة الفاعل أو تحريضه الغير الجريمة.

وقد يكون السلوك الإيجابي حركة واحدة كضربة واحدة بعصا غليظة على الرأس، أو إطلاق رصاصة على المجني عليه أو توجيه إهانة واحدة إلى المجني عليه. وقد يكون عدة حركات عضلية إرادية تستند إلى قرار واحد كمن يطلق عدة رصاصات على آخر ليقته أو يستمر في طعنه حتى يموت، أو يوجه عدة شتائم وإهانات للغير، وتسمى الجرائم التي تقع بالسلوك الإيجابي الجرائم الإيجابية.

والقاعدة العامة أن القانون إذا كان يهتم عادة في الجرائم الإيجابية ببيان النتيجة الضارة المقصود بالعقاب، فإنه لا يعتد بالوسيلة التي يلجأ إليه الفاعل للوصول إلى هذه النتيجة فجميع الوسائل لديه سواء إلا إذا نص القانون على خلاف ذلك.

فالقانون يتكلم عن القتل والإيذاء والسرقة مثلا كنتائج لأنواع من السلوك الجرمي، ولا يهتم بالوسيلة التي حققت تلك النتائج، فيستوي في إحداث القتل أن يكون بطلق ناري أو بأداة قاتلة بطبيعتها أم غير قاتلة كعصا رفيعة، كما يستوي أن يستخدم فيه حيوان مفترس أو تهيأ الأسباب المؤدية إلى الموت كمن يضع لخصمه عبوة ناسفة تنفجر عند أول حركة، بل إن الوسائل المعنوية أو ذات الأثر النفسي تصلح أيضا لتحقيق القتل، كإحداث الرعب الشديد لمريض في القلب عن طريق الكذب عليه بأن ابنه الوحيد قد توفي لكي يصاب بنوبة قلبية تؤدي بحياته، أو تهديد الجاني للمغدور بشكل مروع مخيف ينتج عنه انفعال عصبي يؤدي إلى توقف العضلة القلبية وبالتالي إلى وفاته.

□ السلوك السلبي أو جرائم الامتناع:

إذا كان الأصل في قانون العقوبات أنه ينهي عن إتيان فعل مجرم بالكف عن القتل أو السرقة مثلا، فإنه في بعض الأحوال يأمر القانون بالقيام بعمل ويعاقب على الامتناع عنه حماية بعض المصالح.

ويسمى السلوك السلبي الامتناع أو الجريمة السلبية أو جريمة الامتناع، وهي كلها تسميات المدلول الواحد.

ومن أمثلة ذلك الامتناع عن نشر رد على مقال منشور، وامتناع الشاهد عن الحضور أمام قاضي التحقيق أو المحكمة، وامتناع الموظف عن تنفيذ أوامر رئيسه، وامتناع عن الإبلاغ عن جنائية واقعة، وامتناع الموظف عن تنفيذ أوامر رئيسه، وامتناع عن الإبلاغ عن جنائية أو جنحة أسعف الضحية فيها، وامتناع الأب أو الأم عن الامتثال لأمر القاضي بإحضار القاصر أو إعالته، وامتناع الشخص عن تأدية دين النفقة العائلية المحكوم به، وامتناع الشخص عن إطاعة أوامر السلطة عند حصول حادث، والامتناع عن إغاثة شخص في حالة الخطر بسبب حادث طارئ أو بسبب صحي بفعل شخصي أو بطلب النجدة دون التعرض للخطر ففي الحالات السابقة، وفي حالات امتناع أخرى معاقبة في القوانين الخاصة، تكون أمام جرائم امتناع لأن النص الجزائي ألزم الشخص القيام بموجب معين تحت طائلة توقيع الجزاء عليه إذا امتنع عما طلب منه.

وتتميز جريمة الامتناع بأنها عبارة عن حالة امتناع محددة العناصر في نص من النصوص الجزائية، وهي معاقبة لمجرد كونها امتناعا فقط ودون اشتراط أي نتيجة مادية تترتب عليها، فعندما يعاقب القانون الشاهد لامتناعه عن الحضور إلى المحكمة، فإن العقاب هنا مرتبط بالامتناع فقط دون تطلب نتيجة معينة كتعطيل التحقيق أو المحاكمة من عدم حضور الشاهد، وعندما يعاقب القانون الوالد لامتناعه عن النفقة، فإن العقاب متوقف على مجرد هذا الامتناع ودون تطلب حدوث نتيجة ضارة في العالم الخارجي كأن يترتب الإيذاء أو الوفاة أو المرض عن هذا الامتناع.

ويلاحظ في صدد جرائم الامتناع أنه لا بد من ورود النص التشريعي بالعقاب على حالة الامتناع المبحوثة، إذ لا جريمة ولا عقوبة بدون نص سواء بالنسبة للفعل أو عدم الفعل، كما أن

القياس فيها غير جائز، إذ لا يجوز إعطاء حكم حالة امتناع ورد النص بها على حالة امتناع مشابهة لها وممتدة معها في العلة لكن المشرع لم يجرمها بالنص.

□ السلوك بالترك أو بالامتناع (الجرائم بالامتناع):

يوجد نوع من السلوك يتوسط بين المظهرين الإيجابي والسلبي، وهو الذي يرتكب بالترك أو بالامتناع والذي يعبر عنه بالجريمة الإيجابية التي تقع بالامتناع أو الجريمة بالامتناع. وتتميز هذه الجريمة بأنها إيجابية، أي يتطلب القانون فيها نتيجة مادية معينة تظهر في العالم الخارجي بسبب الامتناع، وليست هي مجرد حالة امتناع سلبية معاقبة لأنها كذلك. ومثالها حالة الأب الملمزم قانونا بالعناية بأولاده الصغار فلا يقدم الطعام والدواء لهم فيصابون بمرض أو يموتون، وحالة الطبيب والممرضة وكل من كان ملزما بموجب عقد على رعاية آخر فيمتنع عن القيام بما التزم به فتتحقق نتيجة مادية ضارة هي الوفاة أو الإيذاء. ففي هذين المثالين قد تقع الجريمة الإيجابية الحاصلة بالامتناع إما قصدا أو عن طريق الإهمال، فيطرح السؤال عن مدى المسؤولية الجزائية للممتنع الذي لم يحل بعمله دون تحقيق النتيجة الحاصلة.

الواقع أن الرأي الغالب في الفقه والاجتهاد يذهب إلى أن الجرم بالامتناع لا يتصور إلا في حالة وجود نص جزائي يساوي بين الفعل وعدم الفعل أو الترك لجهة قيام الركن المادي، أو متى كان الامتناع إخلالا بموجب أو التزام يفرضه القانون أو العقد.

فجريمة الامتناع هي حالة سببية مجردة تكمن نيتها القانونية بالمساس بالموجب فحسب ودون أن تكون لها نتيجة مادية وهي الأثر الظاهر في العالم الخارجي (كإزهاق الروح في جريمة القتل أو موت إنسان بالتسبب بالوفاة) فضلا عن النتيجة القانونية وهي المساس بالمصلحة المحمية، ومن ناحية أخرى، فإن جريمة الامتناع تتحد بالنسبة إلى موجب قانوني مصدره القانون الجزائي، بخلاف الامتناع الذي تقع به الجريمة الإيجابية.

وكذلك جريمة عدم التصريح في مكتب الإدخال أو الإخراج عن البضائع الواردة أو الصادرة دون بيان حمولة ويدخل في ذلك ما يصحبه المسافرون الأمتعة والمواد المعدة للاستعمال الشخصي والأدوات والهدايا الخاصة بالمسافرين التي لا تتجاوز قيمتها (30.000) دينار ولا يصرح عنها في المركز الجمركي عند الإدخال أو الإخراج ولم تكن معفاة من الرسوم.

ويتمثل الركن المادي لهذه الجريمة في السلوك السلبي وهو الامتناع عن واجب التصريح عن البضاعة، الذي فرضه القانون على الكافة، للالتزام به، ويكفي لقيام هذه الجريمة، القيام بهذا السلوك الذي يتحد كذلك مع النتيجة.

□ السلوك بفعل إيجابي وامتناع سلبي بذات الوقت:

وهناك نوع من الجرائم يتمثل فيها السلوك الجرمي في فعل إيجابي وامتناع سلبي بذات الوقت، أي أن ركنها المادي يقوم على كل من السلوك الإيجابي والسلبي معا في وقت واحد، مثال ذلك أن يتسبب سائق مركبة بحادث ولو مادي إذا اقترن بعدم توقفه على الفور أو امتناعه عن العناية بالمصابين، فالسلوك الجرمي الإيجابي والسلبي هنا جزء من الركن المادي وليس مجرد وسيلة من وسائله.(1)

ب-النتيجة الجرمية:

النتيجة هي العنصر الثاني من عناصر الركن المادي للجريمة، وقد يبدو أن نتيجة السلوك الجرمي أمر لا ينفصل عن هذا السلوك، فالفاعل يقوم بعمل واحد، تعتبر النتيجة آخر حلقاته ولكنها في الواقع منفصلان.

ويقصد بالنتيجة الأثر المترتب على السلوك الجرمي، والذي يتمثل في الجريمة الإيجابية بالتغيير الذي يحدث في العالم الخارجي. وهذا التغيير لا يلزم أن يكون ماديا دائما كما هو الحال في جرائم القتل والإيذاء والسرقعة والتزوير، وإنما يمكن ألا يكون ماديا بل نفسيا كما هو الحال في جرائم الدم والقدح إذ يترتب على التلفظ بالإهانات تغيير غب الاعتبار القانوني الذي يعتد به المشرع في النص الجزائي.

وليست كل الجرائم من جرائم النتيجة المادية التي تحدث تغييرا في العالم الخارجي، فهناك جرائم يقوم ركنها المادي على سلوك فقط، بغض النظر عن تحقيق نتيجة معينة أو عدم تحققها وعلى أساس ذلك تنقسم الجرائم إلى نوعين: جرائم النتائج المادية أو الجرائم المادية، وجرائم السلوك المجرد أو الجرائم الشكلية.(2)

¹ -انظر: نبيل صقر، المرجع السابق ص 14/15/16/17/18/19

² - انظر: نبيل صقر، المرجع نفسه ص، 20/19

□ النتيجة المادية أو الجريمة المادية:

وهي التي يشترط لمعاقبتها حصول نتيجة جرمية معينة أو احتمال حصولها، ومنها أغلب الجنايات والجنح والمخالفات كالقتل والسرقة والاحتيال فتسري عليها قواعد قانون العقوبات من محاولة واشتراك جرمي وضرر فعلي أو محتمل.

□ الجريمة الشكلية بدون نتيجة مادية:

هناك موع من الجرائم لا يترتب فيها على السلوك الجرمي نتيجة مادية وتسمى اصطلاحاً وليس في النص بالجريمة الشكلية أو الجريمة ذات السلوك المجرد، وهذه الجريمة يعاقب عليها بمجرد وقوعها وتحقق أركانها وبصرف النظر عن تحقق نتيجة أو ضرر عنها أو عدم تحقق ذلك.

ج-الصلة السببية بين السلوك والنتيجة:

السببية في صورة عامة هي إسناد أي أمر من أمور الحياة مصدره، وهي في إطار الركن المادي للجريمة إسناد النتيجة المعاقب عليها إلى سلوك الفاعل عن طريق الربط بينهما، فلا يكفي لقيام هذا الركن أن يقع سلوك جرمي من الفاعل وأن تحصل نتيجة، بل يلزم فضلاً عن ذلك أن تسند هذه النتيجة إلى ذلك السلوك، أي أن يكون بينهما صلة سببية تحمل على القول بأن سلوك الفاعل هو الذي تسبب بتلك النتيجة الضارة.

ولا تثير السببية بين سلوك الجاني والنتيجة المعاقب عليها أي صعوبة متى كانت الأخيرة من عمل الجاني لوحده حتى ولو تأخر حدوثها أو تفاقمت نتائجها، فلو جرح شخص إنساناً آخر وطالت المعالجة ثم مات المصاب، فإن الجرح يظل مسؤولاً عن القتل في حدود نيته طالما أن الموت حدث بسبب الجرح، ويحدد بعض القوانين مدة الحدوث النتيجة كحد أقصى، فإن لم تحدث خلالها فلا يسأل الفاعل عن حدوثها المتأخر، فالقانون الكويتي مثلاً يشترط حدوث الوفاة خلال سنة تحسب من آخر فعل جرمي، فلو حدث الموت بعد هذا التاريخ لا يسأل عنه الفاعل وإنما يسأل فقط عن الضرب أو الإيذاء الواقع أن مشكلة الصلة السببية نالت اهتماماً كبيراً لدى الفقه والقضاء في معظم النظم القانونية، وقد اختلف الرأي في تحديد معيارها، وهي تعرض بذات

الصورة سواء تعلق الأمر بفعل إيجابي أم بامتناع سلبي، وتقتضي دراستها تحديد الجرائم التي تطرح فيها، والنظريات السائدة فيها.⁽¹⁾

د-الركن المادي في جريمة التهريب الجمركي

يتمثل الركن المادي في جريمة التهريب الجمركي في مخالفة الالتزام الجمركي. ويفترض لقيام الجريمة الجمركية وجود علاقة قانونية من ضريبة أو غيرها بين الفاعل الأصلي والدولة، كشخص معنوي يكون فيها الفاعل الطرف السلبي لهذه العلاقة، وبمقتضاها يقع على عاتقه التزام جمركي بالقيام بعمل أو بالامتناع عن عمل وبمخالفة هذا الالتزام تقع الجريمة الجمركية.

فالالتزام بأداء الضريبة الجمركية، أو غيرها من الالتزامات الجمركية وإن كان مصدره القانون إلا أنه لا ينشأ إلا بحصول الواقعة المنشئة أو الالتزام. وعلى أساس ما تقدم يرى الفقهاء القانون الجمركي أن الركن المادي للجريمة الجمركية يتألف من عدة عناصر فهو يقتضي:

نشاطا ماديا معنيا يباشره الجاني بأسلوب خاص. ومحلا متميزا ينصب عليه هذا النشاط. ومكانا محددًا يتم فيه ونتيجة تترتب عليه مصلحة سببية تربط بين هذا النشاط والنتيجة.

وللركن المادي في جريمة التهريب الجمركي أهمية كبيرة، فلا يعرف القانون أصلا جرائم الركن المادي، وبالإضافة الى ذلك فإن قيام الجريمة على ركنها المادي يجعل إقامة الدليل عليها ميسورا، إذ أن إثبات الماديات سهل، ثم أنه يقي الأفراد احتمال أن تؤاخذهم السلطات العامة دون أن يصدر عنهم سلوك مادي محدد فتعصف بأمنهم وحررياتهم.

والملاحظ أن المشرع الجزائري في قانون الجمارك قد قسم الجريمة الجمركية إلى نوعان مخالفة جمركية وجنحة جمركية ولقد وضح أنه تنقسم المخالفات الجمركية الى خمسة درجات وتنقسم الجنح الجمركية إلى أربعة درجات. ولقد حدد هذه الجرائم في المواد 319 إلى 329 من قانون الجمارك.

وتحديد الركن المادي في هذه الجرائم يستلزم تحديد نوع المخالفة أو الجنحة وعلى العموم بمراجعة المواد السابقة نستطيع أن نصل إلى ما يأتي:

1- انظر: نبيل صقر، المرجع نفسه ص، 21/20

- عدم التوجه بالبضائع عند الإدخال إلى أول مركز جمركي. وتقوم هذه الجريمة بمجرد قيام ركنها المادي، والمتمثل في السلوك الإجرامي للمهرب الناجم عن مخالفته للقاعدة التشريعية، وتعتبر النتيجة متحققة بمجرد ضبط البضائع "محل التهريب أثناء سلوكها طريقا لا يؤدي إلى أول مركز جمركي أو لمجرد حيازتها أو تخزينها بين منطقة الحدود والمركز الجمركي، أما إذا تم ضبط البضائع المهربة بعد تجاوزها المركز الجمركي دون أداء الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المترتبة عليها فإننا نكون في هذه الحالة أمام جريمة تهريب حقيقي مكتملة الأركان.
- عدم اتباع الطرق المحددة في إدخال البضائع وإخراجها. فإذا تم ضبط البضاعة محل التهريب على الحدود، دون التقيد بالطرق المؤدية إلى المركز الجمركي، فإن هذا الفعل يعتبر شروعا في التهريب أما إذا تم ضبطها بعد تجاوزها منطقة المركز الجمركي دون دفع الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب الأخرى فإن هذا الفعل يعتبر جريمة تامة.
- تفريغ البضائع من السفن أو تحميلها عليها بصورة مغايرة للأنظمة على الشواطئ التي لا توجد فيها مراكز جمركية أو تحميلها أو تفريغها في النطاق الجمركي البحري.
- تفريغ البضائع من الطائرات أو تحميلها عليها بصورة غير مشروعة خارج المطارات الرسمية أو إلقاء البضائع أثناء النقل الجوي.
- تفريغ البضائع من القطارات أو تحميلها عليها بصورة مغايرة للأنظمة في الأماكن التي لا توجد فيها مراكز جمركية أو تحميلها أو تفريغها في النطاق الجمركي.
- عدم التصريح في مكتب الإدخال والإخراج عن البضائع الواردة أو الصادرة دون بيان حمولة ويدخل في ذلك ما يصحبه المسافرون الأمتعة والمواد المعدة للاستعمال الشخصي والأدوات والهدايا الخاصة بالمسافرين التي لا تتجاوز قيمتها (30.000) دينار ولا يصرح عنها في المركز الجمركي عند الإدخال أو الإخراج ولم تكن معفاة من الرسوم. ويجوز في الحالتين إعادة البضائع المحجوزة إلى أصحابها كلا أو جزءا شرط أن تراعي في ذلك القيود التي تقضي بها النصوص النافذة.
- ويتمثل الركن المادي لهذه الجريمة في السلوك السلبي وهو الامتناع عن واجب التصريح عن البضاعة، الذي فرضه القانون على الكافة، للالتزام به، ويكفي لقيام هذه الجريمة، القيام بهذا السلوك الذي يتحد كذلك مع النتيجة.

- تجاوز البضائع في الإدخال والإخراج المراكز الجمركية دون تصريح عنها.
- أنا أمام جريمة تهريب حقيقي مكتملة الأركان من حيث السلوك، ومحل الجريمة، والسببية والنتيجة، حيث يتم إدخال البضاعة أو إخراجها من البلاد دون أداء الرسوم الجمركية، كما أنه يتم ضبطها بعد تجاوز المركز الجمركي وبصورة مخالفة للتشريعات الجمركية.
- اكتشاف بضائع غير مصرح عنها في المركز الجمركي موضوعة في مخابئ بقصد إخفائها أو في فجوات أو فراغات لا تكون مخصصة عادة لاحتواء مثل هذه البضائع.
- الزيادة أو النقص أو التبديل في عدد الطرود وفي محتوياتها المقبولة في وضع معلق الرسوم المنصوص عليها في الباب السادس من هذا القانون والمكتشفة بعد مغادرة البضاعة مركز الإدخال ويشمل هذا الحكم البضائع التي عبرت البلاد أو دون معاملة ويتحمل الناقل مسؤولية ذلك.
- عدم تقديم الإثباتات التي تحددها الدائرة لإبراء بيانات الأوضاع المعلقة للرسوم المنصوص عليها في الباب السادس من هذا القانون.
- إخراج البضائع من المناطق الحرة أو المخازن الجمركية أو المستودعات إلى المنطقة الجمركية دون معاملة جمركية.
- والركن المادي لهذه الجريمة هو ممارسة السلوك المادي الذي نهى عنه القانون الجمركي والذي يتحد مع النتيجة، ويؤدي بالتالي إلى تكامل أركان جرم التهريب وهو إدخال البضاعة إلى البلاد دون أداء الرسوم الجمركية والرسوم والضرائب الأخرى، أو خلافا لأحكام المنع أو التقييد وذلك تبعا لنوع البضاعة.
- تقديم البيانات الكاذبة التي قصد منها استيراد أو تصدير بضائع ممنوعة أو محصورة أو التي قصد منها استيراد بضائع بطريق التلاعب بالقيمة لتجاوز مقادير المخصصات النقدية المحددة في النصوص النافذة، ولا يمكن لتوافر أركان هذه الجريمة، القيام بالسلوك المادي وهو تقديم البيانات الكاذبة، بل لا بد من توافر الدافع أو الباعث وهو التهريب من أحكام المنع أو الحصر أو التحديد، بمعنى أن هذه الجريمة تتطلب قصدا خاصا وهو الوصول إلى استيراد بضائع ممنوعة، أو محصورة، أو محددة، من خلال هذه البيانات الكاذبة.

- تقديم مستندات أو قوائم كاذبة أو مزورة أو مصطنعة أو وضع علامات كاذبة بقصد التلخص من تأدية الرسوم الجمركية أو الرسوم والضرائب الأخرى كلياً أو جزئياً أو بقصد تجاوز أحكام المنع أو الحصر.
 - نقل أو حيازة البضائع الممنوعة المعينة أو الممنوعة أو المحصورة دون تقديم إثباتات تؤيد استيرادها بصورة نظامية.
 - نقل أو حيازة البضائع الخاضعة لضابطة النطاق الجمركي ضمن هذا النطاق دون مستند نظامي.
- ويتمثل الركن المادي لهذه الجريمة بسلوك سلبي هو عدم إعادة استيراد البضاعة خلال المدة الممنوحة لصاحبها لإعادة استيرادها، كما يشترط في محل الجريمة أن تكون من البضائع الممنوع تصديرها.(1)

هـ-العنصر المكاني للسلوك في جرائم التهريب الجمركي

يلعب العنصر المكاني في جريمة التهريب الجمركي دوراً بارزاً. إذ يمثل التطبيق الجغرافي للقانون الجمركي أحد الخصائص المميزة له وللعنصر المكاني أهمية كبرى في جرائم التهريب الجمركي، وذلك أنه يحدد نطاق عمل إدارة الجمارك وإمكانية ضبط الجرائم، كما يؤثر تأثيراً خاصاً في بعض صور التهريب الجمركي. وفي وسائل الإثبات وإجراءات الملاحقة.

فالجريمة الجمركية تختلف عن غيرها من الجرائم لأن الأصل في هذه الجرائم خلافاً لجرائم القانون العام أنها تقع على حدود الدولة الجمركية، وهو ما يعبر عنه بالخط الجمركي ولا تقع داخل الدولة إلا استثناءً فإذا اجتازت البضائع (نطاق الرقابة الجمركية) فإنها والحالة هذه لا تصلح أن تكون محلاً لجريمة التهريب، باستثناء بعض صور التهريب التي تعرفها القوانين الجمركية ويمكن أن تقع على امتداد إقليم الدولة.

وقد عرف البعض الرقابة الجمركية بأنها عبارة عن إشراف رجال الجمارك على اجتياز البضائع للخط الجمركي، دخولاً وخروجاً طبقاً للنظم والإجراءات الجمركية الواجبة الاتباع، والتي تنص عليها قوانين الجمارك، والقوانين المكملة لها، والمعمول بها في شأن الاستيراد والتصدير.

¹ انظر: نبيل صقر، المرجع نفسه ص، 21/22/23/24/25

وقد ميز قانون الجمارك بين الإقليم الجمركي والخط الجمركي والمنطقة الجمركية ونطاق الرقابة الجمركي.

□ الإقليم الجمركي

ويقصد بالإقليم الجمركي بشكل عام هو "الأراضي والمياه الإقليمية الخاضعة لسيادة الدولة". فالإقليم الجمركي هو إقليم الدولة داخل حدودها السياسية وفقا لتحديداتها دوليا ويشمل ذلك الإقليم البر والبحر والجو على حد سواء ومن ثم فإن إقليم الدولة الجمركي يتطابق مع الإقليم السياسي. وتتولى المعاهدات الدولية والقوانين الداخلية بيان الحدود السياسية للدولة. وهي تشمل الأراضي اليابسة والمياه الإقليمية والفضاء الجوي الذي يعلو كلا من الأرض والماء. أي أن الإقليم الجمركي يشمل كالإقليم السياسي والإقليم البحري والبري والجوي. وقد عرف prescott ... الحدود السياسية بقوله: " إن الحدود تعني حد الإقليم الذي تشغله الدولة، وتبسط عليه سلطتها بصفة قانونية".

• الخط الجمركي

عرف الأستاذ LAWRENCEW TOWLE الخط الجمركي بأنه خط الذي تخضع فيه البضائع والأموال في حال دخولها إلى إقليم الدولة أو إخراجها منه، لمجموعة من النظم والإجراءات الجمركية، التي تضعها الدولة بهدف تنظيم تدفق السلع والأموال من وإلى أسواقها الوطنية، وعلى طول هذا الخط يوجد عدد من مكاتب ونقط المراقبة، بقصد مراقبة، وتنظيم عمليات الاستيراد والتصدير ويمتد الخط الجمركي على جانب الحدود البرية والبحرية، فيشكل خطأ جغرافيا يمثل حدود الدولة.

وقد استقر اجتهاد محكمة النقض المصري على أن سواحل البحر والحدود الفاصلة بين القطر المصري والبلاد المجاورة له تعد خطأ جمركيا.

• المنطقة الجمركية

وهي تلك المنطقة التي يوجد بها مكتب للجمارك سواء على الحدود البرية أو في الموانئ البحرية أو الجوية، والأرض المحيطة بها حيث يتم شحن وتفريغ ونقل وتخزين البضائع الواردة

والصادرة لإتمام الإجراءات الجمركية عليها وتكون غالبا محاطة بأسوار لها أبواب تحت حراسة عمال وحرس شرطة دائرة الجمارك.

□ النطاق الجمركي

النطاق الجمركي هو عبارة عن مساحة محددة من قبل المشرع داخل حدود الدولة تملك فيها إدارة الجمارك امتيازات خاصة وصلاحيات واسعة من رقابة وتفتيش وإقامة مركز الحراسة والكمائن وهي شريط من الأرض متاخم للحدود مع الخارج يحظر فيه تداول وحيازة ونقل البضائع الممنوعة والخاضعة للضريبة دون تبريرات مقبولة.

فإذا كانت الإدارة الجمركية تمارس عملها في سائر الإقليم الجمركي ومنه جزء محدد يسمى النطاق الجمركي، ففي داخل هذا النطاق تقوم قرينة التهريب الحكمي، على البضائع المحظورة أو البضائع التي تهرب من غيرها.

• النطاق الجمركي البري

يشمل الأراضي الواقعة ما بين الشواطئ أو الحدود البرية من جهة وخط داخلي من جهة ثانية تحدد بقرار من الوزير المختص وينشر في الجريدة الرسمية وهو في القانون الجزائري 35 كيلومتر اعتبر من الخط الجمركي الفاصل بين حدود الدولة أو بداية الشاطئ، وعلى ضوء ما تقدم فإن القاعدة العامة أن حدود السلطة الجمركية هي الحدود السياسية نفسها، غير أن ذاتية الجريمة الجمركية فرضت الخروج على مبدأ إقليمية قانون العقوبات، بمعنى امتداد الحدود الجمركية إلى ما بعد الحدود السياسية للدولة.

وعلى الرغم من وضوح المسألة من الناحية القانونية، فإن الاعتبارات العملية تدفع القضاء أحيانا إلى التوسع في حماية الدولة من خطر التهريب توسيعا يخرج فيه على كل ما تقضي به القواعد العامة.

ولمحكمة النقض الفرنسية اتجاه صريح في هذا المجال، فقد قررت أن تقدم أحد المسافرين إلى مكتب جمارك بلد مجاور للخروج منه، مخبئا في حقيبته بضاعة ممنوعة قصد تهريبها إلى فرنسا. وضبط من قبل رجال الجمارك في البلد المجاور، يشكل شروعا، معاقبة عليه، في الاستيراد تهريبا إلى فرنسا.(1)

و- الركن المعنوي في جريمة التهريب الجمركي

الاتجاه السائد في التشريعات الجزائية الحديثة أن ماديات الجريمة لا تنشئ مسؤولية ولا تستوجب عقابا ما لم تتوافر إلى جانبها كل العناصر المعنوية التي يتطلبها كيان الجريمة ذاته، والركن المعنوي إدارة إجرامية ناتجة عن اتجاهها الإثم إلى مخالفة القانون أي تحقيق ماديات غير مشروعة.

والاتجاه الإرادة الجمركية صورتان رئيسيتان العقد الجرمي وبه تكون الجريمة عمدية، والخطأ وبه تكون الجريمة غير عمدية.

وهذا النموذج المعنوي ركن من أركان الجريمة إذا تخلف لا تقوم الجريمة والركن المعنوي ضروري لقيام الجريمة إلا إذا نص المشرع صراحة على خلاف ذلك، وهو ما يعبر عنه بأنه لا جريمة بدون نية.

ويجمع الفقه على تعريف القصد الجنائي بأنه: "إرادة الإضرار بمصلحة قانونية محمية بقانون يفترض علم الكافة وبه وقد جرت العادة على وصف هذا الركن المعنوي في القانون بالقصد العام، بالمقابلة للقصد الخاص، وهو قصد أكثر تميزا ولا يتطلبه القانون إلا للعقاب على بعض الجرائم المعينة والقصد الجنائي يتكون من عنصرين هما العلم والإرادة ويختلف الفقه حول الدور الذي يلعبه كل من العنصرين في تكوين القصد.

فقد ذهبت نظرية العلم إلى القول بأن القصد هو إرادة الفعل تعطي الفعل دلالاته

الإجرامية، وهي بذلك تستبعد إرادة النتيجة من عداد عناصر القصد.

أما نظرية الإرادة فتضيف إلى إرادة الفعل والعلم بالنتيجة إرادة هذه النتيجة وكل واقعة ذات أهمية في إسباغ الصفة الإجرامية على الفعل ونحن بدورنا نؤيد الذي يقول أنه على الرغم من تطلب هذين العنصرين فإن أهمية الإرادة تزيد على أهمية العلم إذ ليس العلم متطلبا لذاته، ولكن باعتباره مرحلة في تكوين الإرادة، وشرطا أساسيا لتصورها، والقانون لا يحرم النشاط النفسي إلا إذا كان يتجه اتجاهها ثابتا إلى غاية غير مشروعة.

ويعرف القصد الخاص بأنه نية انصرفت إلى غاية معينة، أو دفعها إلى الفعل باعث خاص وقد ثار خلاف كبير في الفقه الجمركي حول مدى استلزام توافر القصد الجنائي الخاص في جريمة

التهريب، فاتجه البعض إلى أن جريمة التهريب جريمة عمدية تقوم على القصد العام دون الحاجة إلى توافر القصد الخاص.

بينما ذهب البعض الآخر إلى أنه جريمة التهريب ذات قصد خاص، فلا يكفي أن يعلم المهرب بأنه يرتكب فعل التهريب، وإنما يتعين أن يكون الدافع لذلك رغبته في التخلص من الرسوم الجمركية.

ونحن نرى أنه يجب أن يتوافر في جريمة التهريب الضريبي الحقيقي عنصري العلم والإرادة. فينبغي أن يحيط الجاني علما بكل واقعة ذات أهمية قانونية في تكوين الجريمة، وأهم واقعة تقوم بها الجريمة هي الفعل الذي يأتيه الجاني ويتمثل في سلوكه الإجرامي، وتترتب على الفعل النتيجة التي يتمثل فيها الاعتداء على الحق الذي يحميه القانون. ويربط بين الفعل والنتيجة مجموعة من الوقائع تقوم عليها علاقة السببية. كما يتعين أن يتوافر لدى الجاني إرادة ارتكاب الجريمة وذلك بأن يقع النشاط المادي من شخص مميز ولديه حرية الاختيار.

وعلى ضوء ذلك فإن تبين انتقاء العلم لدى الجاني بأن كان لا يعلم بوجود البضاعة الممنوعة بداخل حقيبتها فأدخلها أو إخراجها منها، فإن عنصر العلم ينتفي وبذلك لا تكتمل أركان الجريمة كما يتحقق العلم إذا تبين أن المهرب الحائز لبضاعة لم يسدد عنها الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى قد تتجاوز بفعله الخط.⁽¹⁾

الفرع الثاني: العقوبات المقررة في جريمة التهريب الجمركي

أولاً: عقوبات جرائم التهريب وفق الأمر 06/05

تتوزع جرائم التهريب حسب الأمر المتعلق بمكافحة التهريب 06/05، المعدل والمتمم إلى جنايات وجنح بالإضافة إلى جنح تعتبر ملحقة بجرائم التهريب.

1- الجنايات التي جاء بها الأمر 06/05:

كان المشرع الجزائري يعتمد معيار التمييز في تكييف جرائم التهريب بين المخالفات والجنح والتي كان نوع البضاعة فيها هو معيار ذلك، حيث كانت تعد الجريمة جنحة تهريب عندما تكون البضائع محظورة أو مرتفعة الرسوم، وحسب التكييف الجديد بالتخلي عن المخالفات في تكييف جرائم التهريب، وإدخال تكييف جديد لهذه الجرائم بجعل البعض منها يعد جنائيات، لا يزال يعتمد

¹ - انظر: نبيل صقر، المرجع نفسه، ص 30/29

نفس المعيار (نوع البضاعة) في تكييف الجرائم جنح أو جنايات، فعند تهريب الأسلحة أو المواد التي تشكل تهديدا خطيرا على الأمن، الاقتصاد أو الصحة عدت الجريمة جنائية، وفي غير ذلك تكون الجريمة جنحة.

وقد اعتمد المشرع الجزائري جنائيات التهريب لأول مرة ضمن الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب وهما جنائية تهريب الأسلحة ضمن المادة 14 وجناية التهريب الذي يشكل تهديدا خطيرا في نص المادة 15.

أ-تهريب الأسلحة حسب الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب

القانون الذي ينظم الأسلحة في التشريع الجزائري هو الأمر 97/07، والذي يصنف الأسلحة الى ثمانية أصناف، ويسند حسبه تحديد التصنيف الذي ينتمي اليه السلاح الى وزارة الدفاع، حسب المادة السادسة من هذا الأمر، والذي يصنف الأسلحة كما يلي:

- **الصف الأول:** الأسلحة النارية وذخيرتها وكل الأسلحة المعدة لذلك و/أو الموجهة للحرب البرية أو البحرية أو الجوية.

- **الصف الثاني:** العتاد الموجه لحمل واستعمال الأسلحة النارية في القتال من الصف الأول وبعض العتاد وتجهيزات الملاحة والكشف والمواصلات.

- **الصف الثالث:** مواد الحماية من غاز القتال والاشعاعات الصادرة عن الأسلحة والذخيرة من الصف الأول.

- **الصف الرابع:** الأسلحة النارية الدفاعية وذخيرتها وكذا العتاد وتجهيزات الحماية من الرصاص.

- **الصف الخامس:** أسلحة الصيد وذخيرتها.

- **الصف السادس:** السلاح الأبيض.

- **الصف السابع:** أسلحة الرماية والأسواق والمعارض وذخيرتها.

- **الصف الثامن:** الأسلحة والذخيرة التاريخية والأسلحة المستعملة في مجموع نماذج.

وبحسب نوع البضاعة تحول جنحة التهريب الى جنائية إذا كانت البضاعة المهربة أسلحة لكن الملاحظ أن المشرع الجزائري استعمل عبارة أسلحة دون أن يحدد نوعها، كما استعملها في المادة

13 من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب،⁽¹⁾ لكن في هذه الأخيرة ذكر عبارة سلاح ناري، بما يجعل الاعتقاد أنه يقصد في المادة 14 كل أنواع الأسلحة مهما كانت طبيعتها بما في ذلك الأسلحة البيضاء (كان على المشرع تحديد نوع الأسلحة بدقة)، وحسب رأي الدكتور أحسن بوسقيعة، أن المشرع ذكر عبارة الأسلحة بصيغة الجمع مما يجعل الاعتقاد أن تهريب سلاح واحد لا يندرج تحت نص المادة 14، لكن المعمول به (حسب الجانب العملي في إدارة الجمارك) وما أكده القضاء كذلك في الكثير من القرارات أنه يتابع حتى على تهريب سلاح واحد (مسدس أو بندقية صيد مثلا)، بالإضافة أن عبارة أسلحة بالجمع تحتوي السلاح الواحد.

هذا ويعاقب على تهريب الأسلحة حسب المادة 14 من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب بالسجن المؤبد، مع الأمر بمصادرة المحجوزات حسب المادة 16 من نفس الأمر. نلاحظ أن المشرع الجزائري لم يذكر الغرامة الجمركية (العقوبات الجمركية) رغم أن الأسلحة هي حسب المادة 05 من قانون الجمارك والمادة الثانية من الأمر 06/05 تعتبر بضاعة، وهي بضاعة من البضائع المحظورة والخطيرة، وتهريبها يعود على أصحابها بأموال كثيرة لذلك كان من باب أولى أن ينص المشرع الجزائري على عقوبة الغرامات الجمركية مع مصادرة البضاعة المحجوزة كجرح التهريب، وفي هذا الصدد صدرت قرارات قضائية عن المحكمة العليا تنص أنه يجب الفصل في الدعوى الجبائية في جنايات تهريب الأسلحة، وأن لإدارة الجمارك الحق في المطالبة بالغرامات الجمركية.

وكذلك أن المشرع الجزائري عندما لم يحدد على صنف الأسلحة فإنه حسب المادة 14 من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب يجعل ممن يقوم بتهريب الأسلحة من الصنف السادس (يعني الأسلحة البيضاء) يتابع بارتكابه لجناية التهريب (وهو أمر غير منطقي ولم يتم من الجانب العملي أيضا)، فالسكاكين تعتبر أسلحة بيضاء من جهة كما تعتبر على أنها أدوات منزلية من جهة ثانية، لذلك كان من أحسن ضبط صنف الأسلحة التي يعد تهريبها جنائية.

ب- جنائية تهريب البضائع الذي يشكل تهديدا خطيرا حسب الأمر 06/05

المادة 15 من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب جاءت تحت عنوان التهريب الذي يشكل تهديدا خطيرا ونصها: "عندما تكون أفعال التهريب على درجة من الخطورة تهدد الأمن الوطني أو الاقتصاد الوطني أو الصحة العمومية تكون العقوبة السجن المؤبد".

1 - انظر: المادة 13 من الأمر 05/06 المتعلق بمكافحة التهريب.

إن المشرع الجزائري لم يحدد ماهي الأعمال التي تبلغ هذه الدرجة من الخطورة، ومن بينها أعمال التهريب التي قد تهدد الأمن الوطني فقد تكون تهريب المتفجرات أو تهريب مكونات القنابل الذرية أو تهريب الأسلحة الكيماوية وغيرها، باستثناء الأسلحة التي نص عليها ضمن المادة 14 والتي تم التفصيل فيها سابقا. وكذلك نجد من المواد الخطيرة: النفايات السامة والمعدات النووية، أما المواد التي تهدد الاقتصاد الوطني فيمكن اعتبار تهريب المنتجات الفلاحية الاستراتيجية كالحبوب (المدعمة من قبل الدولة) تهريب الحيوانات التي قد تنقل أمراض خطيرة، ومن البضائع التي تهدد الصحة العمومية نجد المؤثرات العقلية والمخدرات والأدوية غير الصالحة للاستعمال، ... وغيرها.

وحسب رأي الدكتور أحسن بوسقيعة أنه في حالة غياب المعايير الموضوعية التي يمكن الاعتماد عليها فإن القول أن الأعمال التي تعد تهريب مواد خطيرة لا تبلغ مثل هذه الدرجة من الخطورة إلا عندما تكون في صورة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية.

ونظرا لكل هذا الغموض في جنايات التهريب كان على المشرع الجزائري أن يضع المعايير الموضوعية التي من خلالها يمكن تكييف الوقائع على أنها جنائية تهريب دون غموض أو تأويل.¹

2- جنح تهريب وفق الأمر 06/05

بعد إلغاء المواد 326 الى 328 من قانون الجمارك، أصبحت جنح التهريب حسب الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب منصوص عليها ضمن المواد من 10 الى 13 منه، ويمكن تقسيمها وفق عدة آراء فقهية، فهناك من يقسمها الى: جنح التهريب البسيط وهي تضمنتها المادة 10 فقرة 01، وجنح التهريب المشدد وهي الجنح التي جاءت ضمن المادة 10 فقرتين 2 و3، المادة 11، المادة 12 والمادة 13 منهم الدكتور أحسن بوسقيعة، وهناك من يقسمها مثل التقسيم الذي كان ضمن قانون الجمارك الى جنح من الدرجة الأولى، الجنح من الدرجة الثانية، والجنح من الدرجة الثالثة، وهذا التقسيم وفق معيار العقوبات المقررة لهذه الجنح هو الذي سنعتمده كذلك في هذا البحث وهو كما يلي:

أ- جنح تهريب من الدرجة الأولى وفق الأمر 06/05

¹ - انظر: محمد كافي " جريمة التهريب في التشريع الجزائري، التكليف والجزاء، مجلة الفكر القانوني والسياسي، الجزائر، العدد

الثاني 2023، تاريخ النشر 2023/11/30، ص 232/233/234

هذا النوع من جنح التهريب هي المنصوص عليها ضمن المادة 10 في الفقرة الأولى من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب، والمشرع الجزائري ذكر بعض البضائع منها على سبيل المثال في بداية نص المادة بالقول تهريب المحروقات والوقود والحبوب والدقيق... وفي آخرها ختم بعبارة أو أي بضاعة أخرى بمفهوم المادة 2 من هذا الأمر، والعقوبة المقررة لهذه الجنح هي الحبس من سنة الى خمس سنوات والغرامة التي تقدر خمس مرات قيمة البضاعة المحجوزة، مع المصادرة للبضاعة المحجوزة وفق المادة 16، بالإضافة الى العقوبات التكميلية المذكورة في المادة 19.

ب- جنح التهريب من الدرجة الثانية وفق الأمر 06/05

تتمثل جنح التهريب من الدرجة الثانية في جرائم التهريب التالية:

- التهريب الذي يرتكبه ثلاثة أشخاص فأكثر وهي نصت عليها المادة 10 في الفقرة الثانية، ولتحديد التعدد لا يؤخذ في الاعتبار الا الأفراد الذين ساهموا مساهمة شخصية ونشطة في ارتكاب جنحة التهريب، سواء كانوا كلهم يحملون البضائع محل الغش في حالة غيابهم عن مكان ارتكاب الجريمة.

- اكتشاف البضائع المعدة للتهريب داخل مخابئ أو تجويفات أو أي أماكن أخرى مهياة خصيصا لغرض التهريب حسب نص المادة 10 في الفقرة الثانية. ولا يعني هذا الفعل وسائل النقل التي نصت عليها المادة 12 من نفس الأمر.

- الحيازة لمخزن معد ليستعمل في التهريب أو وسيلة نقل مهياة خصيصا لغرض التهريب داخل النطاق الجمركي وهو ما نصت عليه المادة 11 من نفس المر.

العقوبات المقررة لهذه الجرائم هي الحبس من سنتين الى عشر سنوات، والمصادرة لكلا من البضاعة محل الغش ووسيلة النقل ان وجدت، والغرامة الجمركية تقدر بعشر مرات قيمة البضاعة المصادرة، بالإضافة الى العقوبات التكميلية وفق المادة 19 من نفس الأمر.

ج- جنح التهريب من الدرجة الثالثة وفق الأمر 06/05

تتمثل جنح التهريب من الدرجة الثالثة في جرائم التهريب التالية:

- التهريب باستعمال وسيلة نقل حسب المادة 12 من الأمر 06/05، ووسائل النقل نص عليها المشرع الجزائري ضمن المادة الثانية من ذات الأمر، واعتبر وسائل النقل كل حيوان أو آلة أو

مركبة أو أي وسيلة نقل أخرى، فهو لم يحدد هذه الوسائل، لكن حددها الفقه ومنهم الدكتور أحسن بوسقيعة الذي فصل فيها كما يلي:

- ينطبق مفهوم الحيوانات على الخيول، البغال، الحمير، الإبل، فصيلة البقر، فصيلة الغنم والماعز فضلا عن الطيور والكلاب.

أما المركبات فهي العربات المزودة بعجلات سواء كانت بمحرك، سواء البرية كالدراجات النارية والسيارات والحافلات والشاحنات والقطارات، أو الجوية كالهليكوبتر، المنطاد الحر والموجه، الطائرة والطائرة الشراعية والصاروخ، سواء كانت قيادتها داخليا أو عن بعد، أو البحرية كالزوارق والزوارق السريعة واليخت والقوارب المسطحة والزالقة في الماء، أو بدون محرك كالدراجات الهوائية أو التي يتم دفعها أو جرّها من قبل الانسان أو بواسطة حيوان.

- التهريب مع حمل سلاح ناري تضمنته المادة 13 من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب. والملاحظ أن هذه الحالة كان ينص عليها قانون الجمارك في المادة 328 منه (الملغاة) والتي كانت تنص على التهريب باستعمال سلاح ناري، ان الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب ضمن المادة 13 منه ينص على التهريب مع حمل سلاح ناري، فالمشروع بعد التعديل لا يشترط استعمال السلاح بل يكفي حمله، كما أنه لم يبين نوع السلاح (وهو نفي الأمر في جناية تهريب الأسلحة)، كما أن المشروع لم يبين ان كان السلاح ظاهر أم يكفي أن يكون السلاح مخبأ. العقوبات التي خص بها المشروع الجزائري هذه الجرائم هي الحبس من عشر سنوات الى عشرون سنة والغرامة التي تساوي مجموع قيمتي البضاعة ووسيلة النقل ان وجدت، بالإضافة الى المصادرة وفقا للمادة 16، وعقوبة تكميلية أو أكثر طبقا للمادة 19 من نفس الأمر.(1)

3-الجنح الملحقة بجرائم التهريب وفق الأمر 06/05

من أجل التضييق على المهربين والتصدي أكثر لجرائم التهريب جاء المشروع الجزائري في الأمر 06/05 ضمن المادتين 17 و18، بجنحتين يمكن باعتبارها ملحقتين بجرائم التهريب وهما:

أ-جنحة عدم الامتثال لإتلاف البضائع أو غير الصالحة للاستهلاك:

حسب المادة 17، الفقرة الثانية من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب على أنه يتم إتلاف البضائع المقلدة أو غير الصالحة التي تتم مصادرتها، ويكون ذلك بحضور المصالح المخولة وتحت رقابتها وعلى نفقة المخالف، كما تنص الفقرة الثالثة من ذات المادة على العقوبة

1- انظر: محمد كافي، المرجع نفسه، ص 234/235/236

المقررة عند مخالفة أحكام الفقرة الثانية من هذه المادة بالحبس من سنتين الى خمس سنوات وبالغرامة من مائتين ألف دينار جزائري الى خمسمائة دينار جزائري.

ان المشرع الجزائري ضمن الفقرة الثانية نص على فعلين هما: الأول الاعتراض على اتلاف البضائع المقلدة أو غير الصالحة، والثاني هو الزام المخالف صاحب البضاعة المحجوزة وتحميله نفقة عملية الاتلاف، وهما فعلين مختلفين لكن المشرع لم يفصل ولم يحدد العقوبة لكل فعل، بل نص عليها بصفة عامة، فهل العقوبة تكون للجاني الذي يعترض على عملية الاتلاف، أو على الذي يمتنع عن تسديد تكاليف هذه العملية دون أن يعارض عملية اتلافها، أم تكون في الحالتين أو الفعلين معا، لذلك كان على المشرع أن يبين ذلك جيدا عملا بمبدأ تناسب العقوبة مع الفعل المجرم، وتقادي هذا الغموض واللبس.

ب- جنحة عدم الإبلاغ عن جرائم التهريب

جعل المشرع الجزائري عدم ابلاغ السلطات المختصة عن جرائم التهريب، من قبل كل شخص يثبت عمله بوقوع فعل من أفعال التهريب جنحة يعاقب عليها القانون، ولم يميز بين هذه الأفعال سواء كانت جنائية أو جنحة تهريب ونص على عقوبة تتراوح بين الحبس لمدة ستة أشهر وخمس سنوات والغرامة تتراوح بين خمسون ألف دينار جزائري وخمسمائة ألف دينار جزائري وضاعف من العقوبة عندما يكون من توصل الى المعلومات تحصل عليها بحكم وظيفته أو مهنته.

وهو بذلك خرج عما هو معمول به في قانون العقوبات الذي ينص على أن جنحة الإبلاغ تكون في حالة الجنايات فقط سواء حالة وقوع الجنائية أو حالة الشروع فيها، ولا يعاقب على عدم الإبلاغ عن الأعمال التي تمس بالدفاع الوطني في حالة الحرب.

الملاحظ أن المشرع الجزائري ضمن قانون العقوبات ينص على عقوبات لعدم الإبلاغ عن جنائية بنص المادة 181 منه، وهي عقوبات أقل من العقوبات التي تتضمنها المادة 18 من الأمر 06/05 في حالة عدم الإبلاغ عن جنحة أو جنائية تهريب، فكان على المشرع الجزائري أن يميز بين حالات عدم الإبلاغ عن جنحة أو جنائية تهريب، فكان على المشرع الجزائري أن يميز بين حالات عدم الإبلاغ عن جنح التهريب والتي تناولها قانون العقوبات بخصوص الجنايات.⁽¹⁾

ثانيا: العقوبات المقررة لجرائم التهريب وفق الأمر 06/05

1- انظر: محمد كافي، المرجع نفسه، ص 236/237

شدد المشرع من العقوبات المقررة لجرائم التهريب، سواء كان للشخص الطبيعي أو الشخص المعنوي، ونوعها، فهي تتراوح بين العقوبات السالبة للحرية للسجن المؤبد والحبس، والغرامات الجمركية والمصادرة والعقوبات التكميلية، وبالعكس جعل في حالات معينة الجاني يعفي من العقوبة وفي حالات تخفض له العقوبة.

1-العقوبات الجزائية المقررة لجرائم التهريب وفق الأمر 06/05

نصت المادة 5 من قانون العقوبات على العقوبات المقررة للجنايات والجنح والمخالفات، فالعقوبات المقررة للشخص الطبيعي المرتكب للجنايات، هي الإعدام والسجن المؤبد والسجن المؤقت، الذي يتراوح بين خمس سنوات وعشرون سنة سجن، باستثناء الحالات التي يقرر فيها القانون حدود أخرى، وقد قرر المشرع الجزائري لجرائم التهريب عقوبات خارجة عن المألوف كما يلي:

أ-العقوبات السالبة للحرية

فأما العقوبات المقررة لجنايات التهريب فإنه خصص لها عقوبة السجن المؤبد، ولم يخرج عن العتاد، لكن الملاحظ أنه في هذه الجرائم (أي جنایات التهريب) جعل العقوبات السالبة للحرية فقط دون الغرامات الجمركية، وسوف يتم التفصيل فيها لاحقا.

بالنسبة للشخص المعنوي فجعل العقوبة المقررة له عندما تقوم مسؤولية الجزائية لارتكاب جرائم التهريب تتراوح بين خمسون مليون دينار جزائري (50.000.000.00) ومائتين وخمسون مليون دينار جزائري(250.000.000.00دج).

أما العقوبات المقررة للجنح والسالبة للحرية فيحددها قانون العقوبات بالحبس من شهرين الى خمس سنوات حبس مالم يقرر القانون حدود أخرى، وهي نفس العقوبات المقررة ضمن الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب حيث نص على عقوبات جنح التهريب من الدرجة الأولى (التهريب البسيط) وجعلها تتراوح بين سنة وخمس سنوات حبس، لكنه شدد منها في الحالات الأخرى وجعلها تتراوح بين سنتين وعشر سنوات حبس عند ارتكاب جنح التهريب من الدرجة الثانية، وجعل العقوبات المقررة للدرجة الثالثة من جنح التهريب أشد فجعلها تتراوح بين عشر سنوات وعشرون سنة حبس.

ب- العقوبات التكميلية وحالات الاعفاء من العقوبة

بالإضافة الى العقوبات السالبة للحرية قد حدد المشرع الجزائري عقوبات تكميلية في حالة القيام بجرائم التهريب وهي تعتبر تشديدا في العقوبات، لكنه من ناحية أخرى قرر تخفيض هذه العقوبات أو الاعفاء منها كنتيجة محفزة لمن يساعد على كشف هذه الجرائم.

□ العقوبات التكميلية

العقوبات التكميلية التي جاء بها الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب بنص المادة 19 منه تتمثل في: تحديد الإقامة، المنع من الإقامة، المنع من مزاوله المهنة أو النشاط، اغلاق المؤسسة نهائيا أو مؤقتا، الاقصاء من الصفقات العمومية، سحب أو توقيف رخصة السياقة أو الغائها مع المنع من استصدار رخصة سياقة أو الغائها مع المنع من استصدار رخصة سياقة أو الغائها مع المنع من استصدار رخصة سياقة جديدة، وسحب جواز سفر.

وتجدر الإشارة أن العقوبات المذكورة في هذه المادة هي العقوبات التكميلية التي أجدها المشرع ضمن قانون العقوبات والتي وصلت الى 12 عقوبة، وذلك أثر تعديل المادة 09 بموجب القانون رقم 06/23 المؤرخ في 20/12/2006 وهي عقوبات وجوبية يتعين على القاضي الحكم بها غير أنه ملزم بالحكم بها كلها وإنما يكفي بواحدة منها أو أكثر.

وهناك عقوبة تكميلية تخص المجرمين الأجانب، والتي نصت عليها المادة 20 من ذات الأمر والتي تقضي بطرد الشخص المدان بعد قضائه العقوبة السالبة للحرية بعد دفع العقوبات المالية أو تقديم كفالة تضمن دفع العقوبات المستحقة، بعد الحكم عليه بعقوبة تكميلية تتمثل في المنع من الإقامة في التراب الجزائري نهائيا أو لمدة لا تقل عن 10 سنوات.

كما أن المادة 277 من قانون الجمارك تنص كذلك أنه يمنع خروج المتهمين المقيمين في الخارج أو ذوي الجنسية الأجنبية المتابعين قضائيا لارتكاب جريمة جمركية، من التراب الوطني على وجوب دفع كفالة أو مبلغ يضمن العقوبات المالية المستحقة.

وحسب رأي الدكتور أحسن بوسقيعة أنه بالإضافة الى العقوبات التكميلية الواردة في الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب يمكن تطبيق العقوبات التكميلية المذكورة ضمن قانون العقوبات باعتبار أن قانون العقوبات نص عام يطبق على كل الجناح مالم ينص القانون على خلاف ذلك.

وعند صدور الأمر 036/05 المتعلق بمكافحة التهريب كان يمنع المصالحة في جرائم التهريب ضمن المادة 21 منه، لكن تم التخلي عن ذلك بموجب المادة 87 من قانون المالية لسنة 2020، وأصبح يمكن اجراء المصالحة في جرائم التهريب.

هذا ونجد أن المشرع الجزائري منع استفادة بعض المجرمين المتابعين بجرائم التهريب، من ظروف التخفيف المنصوص عليها ضمن المادة 53 من قانون العقوبات وهم: الذين يكونوا محرضين على ارتكاب الجريمة، أو الذين يمارسون وظيفة عمومية أو مهنة ذات صلة بالنشاط المجرم أثناء تأدية الوظيفة أو بمناسبةها، أو عند استخدام العنف أو السلاح في ارتكاب الجريمة. ونلاحظ أن المشرع الجزائري بخصوص ظروف التخفيف نص المادة 53 من قانون العقوبات، لكن بعد صدور الأمر 06/05 تم تعديل قانون العقوبات بإضافة المواد 53 مكرر 8 كلها جاءت تحت عنوان الظروف المخففة والتي منها مثلا منح ظروف التخفيف في حالة العقوبة بالسجن المؤبد (المادة 53 مكرر 1)

وهي حالة كجنايات التهريب، فهل يستفاد من ظروف التخفيف. لذلك كان المشرع الجزائري تعديل الأمر 05/06 بما يتناسب مع تعديل قانون العقوبات المذكور.

كما أنه حدد الفترة الأمنية لجميع الأفعال المنصوص عليها في نص المادة 23 من الأمر 05/06 المتعلق بمكافحة التهريب.⁽¹⁾

□ حالات تخفيض العقوبات، أو الإعفاء من المتابعة

من أجل القضاء على التهريب والكشف عن المهربين وعمليات التهريب، نجد أن المشرع الجزائري ضمن الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب، المعدل والمتمم جعل حالات تخفيض العقوبات فيها وأخرى يمكن فيها الاعفاء من المتابعة نهائيا وهي التي نصت عليها المادتين 27 و28 منه:

• الإعفاء من المتابعة: جاءت في المادة 27 من الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة

التهريب، وتكون في حالة اعلام السلطات العمومية عن جرائم التهريب قبل ارتكابها أو محاولة ارتكابها.

• تخفيض العقوبة: تضمنتها المادة 28 من نفس الأمر، وتكون في حالة مساعدة مرتكب جريمة التهريب أو المشارك فيها للسلطات، بعد تحريك الدعوى العمومية في القبض على شخص أو أكثر

¹ انظر: المادة 23 من الأمر 05/06 المتعلق بمكافحة التهريب.

من المساهمين في الجريمة أو المستفيدين من الغش من هذه الجريمة، وتخفيض العقوبة الى النصف، أما إذا كانت السجن المؤبد فإنها تخفض الى عشر سنوات سجن.(1)

2-العقوبات المالية المقررة لجرائم التهريب وفق الأمر 06/05

العقوبات المالية أو الجمركية التي قررها المشرع الجزائري عند ارتكاب جرائم التهريب تتمثل في الغرامات المالية الجمركية، والعقوبات العينية وهي المصادرة.(2)

أ-الغرامات الجمركية

الغرامة هي إلزام المحكوم عليه بأن يدفع الى خزانة الدولة مبلغا من المال، ويرجع أصل هذه الغرامة الى نظام الدية الذي كان معروفا في الشرائع القديمة وهو النظام الذي يختلط فيه العقاب بالتعويض، وتعد الغرامة من العقوبات الغالبة في النظام الجزائي للنشاطات الاقتصادية المقننة خصوصا والجرائم الاقتصادية عموما، ويعتبرها الفقه من الجزاءات المالية الأكثر أهمية في الجرائم الاقتصادية، ومن ذلك الغرامة في جرائم التهريب، ولكن اختلف التشريع، الفقه والقضاء في تحديد طبيعة الغرامة في جرائم التهريب.

فقد اعتبرها المشرع الجزائري تعويض مدني في بادئ الأمر في الفقرة الرابعة من المادة 259 قبل تعديلها سنة 1998، ثم تراجع عن ذلك وحذف الفقرة السالفة الذكر، وبذلك يكون المشرع الجزائري تراجع عن وضع تعريف للغرامة الجمركية مثل المشرع الفرنسي والتونسي الذين امتنعوا عدم تعريف الغرامة الجمركية.

أما الفقه والقضاء فقد اختلفا في تحديد الطبيعة القانونية للغرامة الجمركية، فقد اعتبرت على أنها عقوبة جزائية حسب رأي، وحسب رأي آخر اعتبرت تعويض مدني كما اعتبرها فريق آخر أنها ذات طبيعة مختلطة تجمع بين صفتي العقوبة والتعويض.

□ **الرأي الأول:** يرى أصحاب هذا الاتجاه أنها تعويض مدني للخزينة العمومية عما أصابها من ضرر نتيجة عدم تسديد الرسوم الجمركية وحججهم في ذلك أن النتائج المترتبة عن ذلك ومنها: يجوز لإدارة الجمارك أن تدعي مدنيا للمطالبة بها، لا يحكم بها الا في ضوء الطلبات المقدمة من قبل إدارة الجمارك، قوانين العفو الشامل لا تشملها، يجوز اقتضاؤها من الأشخاص المسؤولين مدنيا، يحكم بها بالتضامن بين المهتمين في حالة تسديدها، يحكم بغرامة واحدة مهما تعدد

1 -انظر: محمد كافي، المرجع نفسه، ص 240/239/238/237

2-انظر: لعقوبات المالية المقررة لجرائم التهريب وفق الأمر 06/05

المحكوم عليهم، لا تطبق عليها مع إدارة الجمارك وحجج أخرى، وأنتقد هذا الرأي على أساس أن التعويض لا يصلح أن يتجاوز مقدار الضرر، والغرامات الجمركية تصل عشر مرات قيمتي البضاعة وسيلة النقل، وأن التعويض المدني لا يصلح في حالة الشروع في جرائم التهريب والتي يعاقب عليها بالغرامات الجمركية كالجنح المرتكبة.

□ **الرأي الثاني:** يرى أنها عقوبة جزائية خالصة، وتبريرهم أن الغرامة الجزائية تفرضها الدولة على مخالفة أمر نهى عنه الشارع وأن مخالفة هذه الأوامر لا تستلزم فكرة وجود ضرر مادي للتعويض. ويدعمون رأيهم بأن النتائج المترتبة عن هذا الرأي أنها يحكم بها من قبل محكمة جزائية، لا يحكم بها على المجنون، تكون ضمن دعوى جزائية، تقيد في صحيفة السوابق القضائية للمدان بها، وأن قيمتها تتحدد سلفا بواسطة القانون.

□ **الرأي الثالث:** يعتبرها ذات طبيعة مختلطة، نظرا لأنها تشمل على طبيعة مزدوجة في الايلام والزجر، فمن ناحية يشمل الايلام العقابي الوارد في الجزء الأصلي المنصوص عليه في التشريع، إضافة الى أنها تعتبر زجرا متمثلا في التعويض نتيجة الضرر عن العمل غير المشروع المرتكب، كما أنها صالحة للتطبيق على الشخص المعنوي أو الطبيعي، لكن أصحاب هذا الرأي هم بدورهم اختلفوا فيما بينهم فمنهم من يغلب معنى العقوبة ومنهم من يغلب معنى التعويض. ولقد قضى قضاء المحكمة العليا كذلك في بادئ الأمر بأنها تتسم بصفتي التعويض والعقوبة، ثم تراجع عن ذلك واعتبرها غرامة جبائية وليست غرامة جزائية، يجب النطق بها في الدعوى الجبائية وليس العمومية.

وحساب قيمة الغرامة الجمركية يكون على أساس مصدر البضاعة محلية أو أجنبية، أو غير مشروعة:

• **البضاعة الأجنبية:** يستخلص من نص المادة 337 من قانون الجمارك أن القيمة الواجب الأخذ بها في حساب الغرامة الجمركية عندما تكون البضاعة محل المخالفة المستوردة، هي القيمة المنصوص عليها في المادة 16 من قانون الجمارك بالإضافة للحقوق والرسوم الواجب أدائها، وإذا تعدد تحديد قيمة البضاعة وفق المادة 16، فإنه تطبق على التوالي المواد 16 مكرر الى 16 مكرر 8، وما يليها حتى المادة 16 مكرر 4.

• **البضاعة المحلية:** قيمة الغرامة الجمركية الواجب هي سعر البضاعة في السوق الداخلية.

• **البضاعة غير المشروعة:** تتمثل البضاعة غير مشروعة غالبا في المخدرات، ولقد استقر قضاء المحكمة العليا على أن سعر البضاعة غير المشروعة يحسب على أساس سعرها في السوق وقت ارتكاب الجريمة.

بعد حساب قيمة البضاعة المهربة، يتم حساب الغرامة الجمركية على أساس الجنحة المتابع بها طبقا للمواد 10 الى 13 من الأمر 06/05 سالف الذكر.

وقد أقر المشرع الجزائري عقوبة الشخص المعنوي الذي تقوم مسؤوليته الجزائية لارتكاب جرائم التهريب وفق الأمر 06/05 المتعلق بمكافحة التهريب، وقدرها بأن تكون ثلاثة أضعاف الغرامة المقررة للشخص الطبيعي هي السجن المؤبد فإن العقوبة المقررة للشخص المعنوي تتراوح بين خمسين مليون دينار 29 من الأمر 06/05 وهي بذلك قد تصل الى 20 مرة القيمة المدمجة للبضاعة ووسيلة النقل إن وجدت.

والمشرع الجزائري لم يجعل لجنايات التهريب عقوبة الغرامة والمشرع الجزائري لم يجعل لجنايات التهريب عقوبة الغرامة في نصي المادتين 14 و15 من الأمر 06/05 المذكور سابقا، بينما استعمل عبارة الأفعال المجرمة وفق هذا القانون، فهل يطبق على الجنح الملحقة بجرائم التهريب (المنصوص عليها المادتين 17 و18 من نفس الأمر) أم يعني ذلك جنح التهريب فقط بما أنه استثنى الجنايات ولم يخصها بالغرامات الجمركية.

ب- المصادرة الجمركية:

تعرف المصادرة بأنها نقل ملكية الأشياء الى الخزينة العمومية، وكذلك تعرف بأنها الاستيلاء على مال المحكوم عليه وانتقال ملكيته الى الدولة بدون تعويض، ويراد بها كذلك عقوبة مالية تهدف الى تملك الدولة أشياء ذات صلة بالجريمة رغما عن صاحبها ومن دون أي عوض كان. وعرف قانون العقوبات الجزائري المصادرة بأنها الأيلولة النهائية الى الدولة لمال أو مجموعة أموال معينة أو ما يعادل قيمتها عند الاقتضاء.

وتعرف المصادرة الجمركية بأنها نزع ملكية المال جبرا عن صاحبه بغير مقابل، وازدادة الى ملك الدولة، سواء كان المال ملك له أو لغيره إذا ما استعمل في ارتكاب جريمة جمركية، والأصل أن تكون المصادرة عينا وقد تكون أيضا في شكل بديل نقدي يعادل قيمة الأشياء القابلة لهذا الاجراء طبقا لما تنص عليه المادة 336 من قانون الجمارك، والمصادرة عقوبة جنائية أصلية وليست تكميلية.

ويتم التصرف في الأشياء (بضائع ووسائل النقل) المصادرة وفق قانون الجمارك، أما الأشياء المقلدة أو غير الصالحة للاستعمال فإنها تتألف ويكون على نفقة المخالف. ولقد اعتبر قضاء المحكمة العليا المصادرة الجمركية بأنها ليست عقوبة جزائية ضمن الدعوى العمومية، وإنما هي جزء جبائي ضمن الدعوى الجبائية. وتتصب المصادرة أساساً على البضائع محل الغش، وقد تطال في ظروف معينة البضائع التي تخفي الغش ووسائل النقل.

بالرجوع إلى نص المادة 336 من قانون الجمارك والتي تنص على أنه يمكن أن تطلب إدارة الجمارك مصادرة المبالغ المالية التي تحل محل الأشياء الفالطة من الحجز، من الأمر 06/05 المتضمن مكافحة التهريب تناول المصادرة فقط، وهو ما أخذ به في قانون العقوبات بخصوص المصادرة.⁽¹⁾

الفرع الثالث: الجهود الدولية للحد من جرائم التهريب الجمركي

أولاً: آليات مكافحة تهريب المهاجرين ضمن قانون البحار

إن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 جاءت ضمن ظروف لترسيخ العرف البحري القائم وتحديد بعض الأسس السائدة، كما أنها جاءت لتوضيح قيود الملاحة البحرية المتعلقة بسيادة الدول على مياهها وتارة أخرى لضمان حرية الملاحة البحرية والتي أسست لآليات عامة متاحة للدول تساهم بقدر معين في مكافحة تهريب المهاجرين.

1- ظروف الاتفاقية وأسسها

اهتمت الدول منذ أوائل القرن العشرين ابتداء من سنة 1924 بتقنين قواعد القانون الدولي للبحار التي كانت تهدف إلى تحديد سلوكها بخصوص استخدام واستغلال البحار والمحيطات وكان موضع الاهتمام في المؤتمر الأول للأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1958 هو تجسيد قواعد العرف الدولي للبحار التي كانت محل جدل فقهي كبير بيم مؤيد ورافض لفرض سلطان وسيادة الدولة على البحار.

وبانعقاد المؤتمر الثالث لقانون البحار التي كانت دورته الأولى سنة 1973 والذي توالت دوراته حتى سنة 1982 أين تم التوقيع على الاتفاقية من طرف عدد كبير من الدول بـ "مونت يغبواي" بجامايا في 10/12/1982 التي تعتبر من أوسع الاتفاقيات في الوقت الحديث من

1 - انظر: محمد كافي، مرجع السابق، ص 242/241/240

حيث أنها توصلت إلى تحديد مجالات المياه الإقليمية والمتاخمة التي يمكن للدولة أن تتمتع ببسط سلطانها وسيادتها من خلال سريان قوانينها ولوائحها المالية والصحية والجمركية وتلك المتعلقة بالهجرة، ونظمت إلى جانب ذلك حقوق والتزامات الدول على كل المناطق البحرية الأخرى سواء كانت مناطق اقتصادية أو امتداد قاري وصولاً إلى البحار الدولية.

أقرت أيضاً اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بموجب المادتين 91 و92 حق الدول في تحديد شروط منح جنسيتها للسفن والقائمة على عملية التسجيل في إقليمها بصفة قانونية وفعلية الأمر الذي يجعل من وجود رابطة حقيقية بين الدول والسفينة، ويتبع ذلك أن السفينة يكون لها الحق في رفع علمها ولا يسمح في المقابل أن تبحر إلا تحت علم بلد واحد فقط، وتكون خاضعة لولايتها الخاصة في أعالي البحار إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية أو في هذه الاتفاقية.

وبالتالي لا يجوز للسفينة أن تغير علمها أثناء الرحلة أو أثناء وجودها في ميناء زيارة إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير في التسجيل، وتمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.

ونصت الاتفاقية في المادتين 21 و33 أن للدولة الساحلية l'état cotier في منطقة مجاورة لبحرها الإقليمي تعرف بالمنطقة المتاخمة zone contigue أن تمارس السيطرة اللازمة من أجل منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي mer territoriale والمعاقبة على أي خرق للقوانين أو الأنظمة، كما يجوز أن تمتد المنطقة المتاخمة إلى أبعد من 24 ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي.

اعتمدت الاتفاقية أيضاً نظام أعالي البحار وفق قاعدة تقليدية مفادها حرية أعالي البحار من خلال المادة 87 ويترتب عن ذلك حرية الدول في الملاحة واستغلال ثروات هذه المنطقة ومن جانب آخر خضوع السفن في هذه المنطقة للولاية الخاصة لدولة العلم l'état du pavillon والاستثناء الوارد على حرية الملاحة في أعالي البحار هو منح الدولة الساحلية حق المطاردة

الممنوح للسفن والطائرات الحربية لجميع الدول والتي يشتبه في خرقها للأنظمة القانونية في المياه الإقليمية أو المتاخمة، وحق زيارة هذه السفن التي تصادفها في هذه المنطقة في حالات معينة.⁽¹⁾

ثانيا: المطاردة الحديثة وحق الزيارة كآليات للمكافحة

تعد اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 أساسا قانونيا يمكن اعتماده في مكافحة تهريب المهاجرين وقد وضعت الاتفاقية عدة تدابير يكون من شأنها منع وقوع حالات تهريب المهاجرين عبر المجال البحري بواسطة السفن لأنها تعد من ضمن المجالات المحددة كشكل من أشكال التعاون بمقتضى البروتوكول الدولي وتتمثل هذه التدابير في "المطاردة الحديثة" و "حق الزيارة".⁽²⁾

1-المطاردة الحديثة كآلية لمكافحة تهريب الأفراد

تستطيع أي دولة بموجب هذه الآلية أن تتخذ الإجراءات اللازمة ضد أي سفينة أجنبية يثبت أنها تستخدم المجال البحري في تهريب المهاجرين، ويكون هذا الحق مقرا للدولة الساحلية إذا كانت السفينة تتخذ هذا النشاط في بحرها الإقليمي أو في منطقتها المتاخمة وتخولها الاتفاقية ممارسة حق "المطاردة الحديثة" ولا يكون مطلوبا عند ذلك موافقة دولة العلم.

فإذا كانت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 تمنح للسفن التجارية التي تحمل الراية الأجنبية حق المرور البريء *droit de la circulation innocente* في مياهها الإقليمية مراعاة لمبدأ حرية الملاحة البحرية فإن حق المطاردة الحديثة التي وردت في قانون البحار تعد موازنة بين مصالح الجماعة الدولية في ضمان ملاحه بحرية آمنة وحره مصالح الدولة الساحلية في ضمان حقوقها السيادية في المناطق البحرية الخاضعة لها.

هذه الآلية يمكن للدولة الساحلية في المنطقة المجاورة أو المتاخمة أعمال سيادتها بممارسة السيطرة الضرورية بهدف المنع أو المعاقبة على قيام سفينة أجنبية بخرق وانتهاك لوائحها وأنظمتها المتعلقة بالهجرة، وأن ذلك ينسحب على المناطق الداخلة في إقليمها أو بحرها الإقليمي وعندئذ يكون حق المطاردة الحديثة أو الساخنة كما يطلق عليه أحيانا قائما لحظة تجمع مبررات مقنعة لدى إحدى الدول الساحلية تفيد بأن سفينة أجنبية تعمل في نشاط تهريب المهاجرين أو إحدى زوارقها أو باستعمال زوارق غير تابعة لها أو ما يعرف ب "الوجود الحكمي" الذي وجد تطبيقه في

⁻¹ انظر: كمال خريص (التدابير الدولية لمكافحة التهريب البحري للمهاجرين)، المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية المجل

د56، العدد02، السنة 2019، تاريخ النشر: 2019/11/19. جامعة سيدي بلعباس، كلية الحقوق و العلوم السياسية، ص

180/179.

⁻² انظر: اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 صدرت في 10 ديسمبر 1982 دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.

عدة مناسبات ابتداء من قضية تانيو مارو the tenyu MARU وقضية قراس أند روبي THE GRACE AND RUBY.

ويتبين بوضوح المجال الضيق لحق الدولة الساحلية في المطاردة ومحدودية نطاقه، إذ أنه يخضع لشروط حددتها اتفاقية قانون البحار ولا شك أن إحدى شروطها الرئيسية أن يتم خرق نظم الهجرة في المياه الداخلية أو الإقليمية والمنطقة المتاخمة على أن تنطلق مطاردة الحثيثة من هذه المياه المحددة في المادة 111 من قانون البحار، وأن تتم بصفة مستمرة دون انقطاع حتى تكون المطاردة صحيحة، ولا يجوز ممارسة هذا الحق إلا السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

وعملا بأحكام الاتفاقية لا يمكن البدء في المطاردة الحثيثة إلا بعد إعطاء إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها السفينة الأجنبية أن ترى الإشارة أو تسمعها وينتهي حق المطاردة في كل الأحوال بمجرد دخول السفينة التي تجري مطارتها البحر الإقليمي للدولة التي تتبعها أو لدولة أخرى وهو ما يعتبر عائقا أيضا في ملاحقة السفينة مالم يتم التعاون في هذا الشأن.

ويتلخص إذن حق المطاردة الحثيثة على هذا النحو في الاعتراف لسلطات الدولة الساحلية بتعقب أية سفينة تجارية أجنبية تقوم بانتهاك قوانين وأنظمة هذه الدولة خاصة إذا ما تعلق الأمر بتهريب المهاجرين في المناطق الخاضعة لولايتها، وإمكانية إيقافها في البحر العالي واقتيادها إلى أحد موانئ الدولة الساحلية لمتابعة طاقمها بتدبير دخول المهاجرين إلى دولة ليسوا من مواطنيها أو المقيمين الدائمين فيها وبسط ولايتها القضائية تجريما وعقابا.

وبموجب التدبير الذي تتيحه اتفاقية قانون البحار من خلال المطاردة الحثيثة يتضح أن هذه الآلية لا تشمل إلا الحالات التي يكون فيها تهريب المهاجرين داخل المناطق التي تخضع للسيادة المطلقة للدولة الساحلية بحيث أن هذا التدبير لا يمكن انطباقه على المناطق الأخرى كالمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري والتي تعتبر أماكن ذات ولاية نسبية، وبالتالي لا يجوز استخدام حق المطاردة في الحالات التي تكون فيها السفينة التي تعمل في تهريب المهاجرين تعبر المياه الاقتصادية والجرف القاري أو أعالي البحار باعتبار أنها مناطق غير مشمولة بنظام المطاردة الحثيثة ابتداء.

وبالتالي فهذا النظام يصبح عاجز وغير فعال في الحالات التي تتخذ فيه السفن التي تعمل في نشاط تهريب المهاجرين وتتخذ مسالك ودروب بحرية غاية في الاحترافية والسرية ولا تضعها تحت طائلة التفتيش عندما تمر هذه السفن في أعالي البحار كما أنها عادة ما تقتصر الفرص السائحة لإفراغ حمولتها في أماكن معزولة وغير محروسة وتختار توقيت ملائماً لذلك، كما قد يتم تسهيل نشاطها أكثر بتواطؤ من الموظفين الحكوميين الذين يتم إفسادهم من طرف التنظيمات الإجرامية بكافة الطرق والوسائل وبالتالي يصبح عملها أكثر جرأة وخطورة.

2- حق الزيارة كآلية لمكافحة تهريب الأشخاص

تتمتع بهذا الحق جميع الدول طبقاً لأحكام المادة 110 من اتفاقية قانون البحار وحق الزيارة هو استثناء من المبدأ العام السائد والمتمثل في تمتع دولة بالولاية على سفنها الموجودة في أعالي البحار للسفينة الأجنبية من غير السفن التي تتمتع بالحصانة وهي السفن الحربية والتي تقوم بمهام حكومية والتي تصادفها في أعالي البحار، ويقتضي حق الزيارة تفقد السفينة التجارية وتدقيق الوثائق المتعلقة بها ويمكن الشروع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة إذا توافرت أسباب معقولة للاشتباه أن السفينة تزاول أنشطة معينة والتي تتمثل في تجارة الرقيق والقرصنة واللبث الإذاعي غير المرخص.

وتتضمن أيضاً الحالة التي تظهر فيها السفينة بأنها لا تتبع أية دولة أو يستخلص واقعا أنها من جنسية السفينة الحربية نفسها بالرغم من أنها ترفع راية أجنبية أو ترفض إظهار رايتها، ويطبق حق الزيارة إلى جانب أعالي البحار في المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وبالتالي يظهر جلياً أن حق الزيارة وعلى الرغم من كونه ذا نطاق واسع ويمارس في البحر العالي إلا أنه لا يتضمن الحالات التي تكون فيه السفينة تعمل على نقل المهاجرين مهربين ماعداً ربما الحالة التي تكون فيها السفينة لا تحمل أية راية أو هي من جنسية السفينة الحربية.

ويتبين إجمالاً من خلال اتفاقية قانون البحار محدودية وقصور مكافحة من حيث نطاقها والذي لا يمكن أن يتعدى حدود المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة بالنسبة للسفن الأجنبية بينما يمكن أن يشمل عرض البحر والمنطقة الاقتصادية بالنسبة للسفن التي تحمل علم الدولة وتلك التي تكون في الواقع من جنسية السفينة الحربية.

وتبعاً لذلك لا يمكن أن تشمل عملية التفتيش في عرض البحر السفن الأجنبية التي يشتبه ضلوعها في تهريب المهاجرين الأمر الذي جعل من بنود اتفاقية قانون البحار عاجزة على معالجة

تلك الحالات وأتاح بذلك قيام الكثير من السفن الأجنبية في توفير رحلات لعدد كبير من المهاجرين غير الشرعيين والتي تجد من أعالي البحار مجالاً آمناً للإفلات من المراقبة والتفتيش، لتبقي تراوح تلك الأقاليم البعيدة لتقتنص بذلك وفي جنح الظلام الضفاف الوعرة غير المحروسة لتلقي بتلك الكتل البشرية في البحر لتكمل وصولها إلى اليابسة سباحة وتعود السفينة أدرأجها.¹

ثانياً: آليات مكافحة تهريب المخدرات بحراً

لقد أصبحت جريمة التهريب البحري تمثل فعلاً تهديداً مباشراً لأمن الملاحة البحرية والاستقرار السياسي والاقتصادي للدول لارتباطها الوثيق بأعمال الإرهاب والجرائم العابرة للحدود وغسيل الأموال مما يستوجب التصدي لهذا الخطر والتعاون بين الدول لمكافحة هذه الأعمال غير المشروعة.

1- مكافحة التهريب على المستوى الداخلي

إن الأرباح التي يحققها أباطرة التهريب تعتبر خسائر تكبدها خزينة الدولة وبالتالي تؤثر على اقتصادها هذا ما أوجب اتخاذ الإجراءات والتدابير الأمنية اللازمة للحد من ظاهرة التهريب وهذا ما تناوله المشرع الجزائري خلال الأمر 05/06 بحيث تشير المادة الأولى منه إلى أنه:

يهدف هذا الأمر إلى دعم وسائل مكافحة التهريب لا سيما من خلال:

- وضع تدابير وقائية.

- تحسين أطر التنسيق ما بين القطاعات.

- إحداث قواعد خاصة في مجالي المتابعة والقمع.

- آليات للتعاون الدولي.

كما بينت المادة 06 من الأمر 05/06 المتعلق بمكافحة التهريب نشأة الديوان الوطني

لمكافحة التهريب وحددت المادة 07 منه صلاحياته والمتمثلة على خصوص في:

• إعداد برنامج عمل وطني لمكافحة التهريب والوقاية منه.

• تنظيم وجمع المعلومات والمعطيات والدراسات ذات الصلة بظاهرة التهريب.

• ضمان تنسيق ومتابعة نشاطات مختلف المتدخلين في مجال الوقاية من التهريب ومكافحته.

• اقتراح تدابير ترمي إلى ترقية وتطوير التعاون الدولي في مكافحة التهريب.

¹ انظر: كمال خريص، المرجع نفسه، ص 180/181/182/183

• لوضع نظام إعلامي مركزي الى مؤمن يهدف توقيع وتقييم الأخطار للوقاية من التهريب ومكافحته وكذا المساهمة في ضمان أمن الشبكة اللوجستية الدولية.

• التقييم الدوري للأدوات والآليات القانونية وكذا الإجراءات الإدارية المعمول بها في مجال مكافحة التهريب.

• تقديم توصيات من شأنها المساهمة في مكافحة التهريب.

• إعداد برامج تحسيسية حول الآثار الضارة الناجمة عن التهريب.

إضافة إلى لجان محلية تنشأ على مستوى كل ولاية تعمل تحت سلطة الولاية، وقد كان لمصالح الأمن الوطني دور في مكافحة التهريب وهذا ما يتبين من خلال المواد 30 و 40 من الأمر 05/06 المتعلق بمكافحة التهريب.

كما أشارت المادتين 35 و 41 من الأمر 05/06 إلى التعاون الدولي في عدة مجالات:

المجال القانوني: مع مراعاة مبدأ المعاملة بالمثل وفي حدود ما تسمح به المعاهدات والاتفاقيات والترتيبات ذات الصلة والقوانين تقام علاقات تعاون قضائية على أوسع نطاق ممكن مع الدول بهدف الرقابة والبحث والتحري ومحاربة جرائم التهريب وضمان الأمن الدولي.

التعاون العملي: في إطار الاتفاقيات الثنائية ذات الصلة توجد طلبات المساعدة في مجال محاربة التهريب الصادرة عن السلطات الأجنبية كتابيا أو بطريقة إلكترونية إلى الجهات المختصة مصحوبة بكل المعلومات.

التعاون التلقائي: في إطار الاتفاقيات الثنائية ذات الصلة يمكن للسلطات المختصة تقديم المساعدات تلقائيا للدول الأجنبية ودون أجل في حالات التهريب التي قد تهدد بشكل خطير الاقتصاد والصحة والأمن الوطني والدولي.

فمكافحة التهريب تبدأ من الداخل وذلك بتظافر الجهود الوطنية والتنسيق بين مختلف مصالح الأمن وخاصة الشرطة والجمارك وحراس الحدود والسواحل والدرك الوطني لتفكيك شبكات التهريب واعتقالهم ومصادرة الأموال والممتلكات واستعمال الوسائل التقنية الحديثة في عمليات المراقبة.¹

2- مكافحة التهريب على المستوى الدولي

لقد سعى المجتمع الدولي جاهدا بكافة أجهزته ومؤسساته لمكافحة وصد جريمة تهريب المخدرات بحرا إذ عقدت عدة مؤتمرات واجتماعات متخصصة وأبرمت اتفاقيات على كافة

¹ - انظر: درويش مريم، المرجع السابق، ص 341/340/339

المستويات الدولية والثنائية ومتعددة الأطراف، ووضعت الاستراتيجيات الكفيلة بمراقبتها ومتابعة تطوراتها وقد استهدف التعاون الدولي في المجال البحري التوصل إلى مجموعة القواعد المنظمة للملاحة البحرية في مختلف بحار العالم.

وتتحدد مصادر التعاون الدولي البحري لمكافحة المخدرات في مصدرين أساسيين هما:

- الاتفاقيات الدولية المقننة لأحكام قانون البحار

- الاتفاقيات المحرمة للإنتاج والإتجار واستعمال المواد المخدرة.(1)

ثالثا: آليات مكافحة تهريب الأسلحة بحرا

1- حظر النقل غير المشروع في إطار بروتوكول الأسلحة النارية لعام 2001

بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية وأجزاءها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة، المكمل للاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، تم اعتماده بموجب قرار الجمعية العامة رقم 255/55، المؤرخ في 2001/06/08، دخل حيز النفاذ عام 2005، ويعد أول صك دولي ملزم قانونيا بشأن الأسلحة الصغيرة والهدف منه تعزيز الترويج وتيسير وتعزيز التعاون بين الدول الأطراف بغية منع ومكافحة واستئصال صنع الأسلحة النارية وأجزاءها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة.

ينص البروتوكول على مفهوم الاتجار الغير المشروع بالسلح بمعنى: "استراد الأسلحة النارية وأجزاءها ومكوناتها والذخيرة أو تصديرها أو اقتنائها 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 المعنية لا يأذن بذلك وفقا لأحكام هذا البروتوكول، أو إذا كانت الأسلحة النارية غير موسومة بعلامات"².

نظم البروتوكول مجموعة من التدابير، تشمل تدابير المنع فئة التدابير الأولى المتعلقة بوسم الأسلحة النارية وحفظ سجلاتها، أما الثانية فتشمل تشغيل آليات لتتبعها وتيسير عمليات اقتناء أثارها بشكل فعال، وتشمل فئة التدابير الثالثة ضمان أمن الأسلحة النارية وأجزاءها ومكوناتها والذخيرة وقت الصنع والاستيراد والتصدير وكذلك وقت عبور إقليمها.

يؤكد نظام مراقبة النقل المنصوص عليه في بروتوكول الأسلحة النارية المبدأ الأساسي للبروتوكول، وهو عدم جواز استيراد وتصدير الأسلحة النارية والعناصر المتصلة بها دون علم

¹ - انظر: درويش مريم، المرجع نفسه، ص 342/341

² - انظر: المادة 08 من بروتوكول الأسلحة 2001 من الفقرة 03

وموافقة جميع الدول المعنية ووجوب التحقيق الجنائي في حالات الاستيراد والتصدير المخالفة لذلك وملاحقتها قضائياً وتوقيع جزاءات بشأنها، وينص البروتوكول على وضع نظام لإصدار تراخيص وأذون عمليات استيراد وتصدير الأسلحة النارية وأجزاءها ومكوناتها والذخيرة وقواعد تنظيمية لعمليات العبور ذات الصلة، ويركز النظام المذكور على اشتراط الحصول على ترخيص و/أو إذن من السلطة المختصة قبل النقل وعلى أن تتأكد الدولة المعنية من سلامة عملية نقل وتفيد بموافقتها عليها.

تنص المادة 15 من البروتوكول على مراقبة عمليات نقل الأسلحة النارية حيث تشجع الدول الأطراف على نظر في اعتماد لوائح لتنظيم أنشطة السمسرة المتعلقة بالأسلحة النارية ونظراً للدور المحوري الذي يمكن أن يطلع به السماسرة في كثير من الأحيان في ترتيب شحنات الأسلحة والمواد ذات الصلة، فإن تعزيز الشفافية بشأن دورهم في هذه المعاملات يمكن أن يؤدي إلى توفير المزيد من المعلومات المفيدة في التحقيقات وعمليات اقتفاء الأثر.

لا بد من الإشارة إلى التدابير الوقائية والتنظيمية الإضافية التي توفرها الاتفاقية، وتقدم المادة 31 من الاتفاقية تدابير وقائية بشأن تطوير أفضل الممارسات وإجراء تحليلات دورية للنظم القانونية الوطنية من أجل معالجة مواطن الضعف والثغرات، والتعامل مع عائدات الجريمة، وإذكاء الوعي العام والتفاعل والتعاون فيما بين الدول الأطراف والمنظمات الدولية والإقليمية ذات الصلة.¹

انظر: بتغة عبد الحفيظ "حظر النقل غير المشروع للأسلحة عبر البحر في ظل القانون الدولي" مجلة دفاتر السياسة والقانون

المجلد 13 العدد 2، 2021، ص 285 / 286¹

ملخص الفصل الثاني:

يتناول هذا الفصل الجرائم التقليدية التي تمس الملاحة البحرية وتؤثر على أمن وسلامة التجارة البحرية الدولية، ويركز الفصل بشكل خاص على أبرز هذه الجرائم المتمثلة في جريمة التهريب الجمركي والقرصنة البحرية.

ونستخلص من دراسة هذا الفصل :

- 1_ القرصنة هي السطو في عرض البحر غير أوقات الحرب.
- 2_ تتمثل أشكال جريمة القرصنة في القرصنة حسب الأهداف، وحسب خطورة الاعتداء.
- 3_ تقوم جريمة القرصنة البحرية على الركن المادي، والركن المعنوي، والركن الدولي، والركن الشرعي.
- 4_ عملت الدول على وضع اتفاقيات وقرارات لمكافحة القرصنة.
- 5_ تم تقرير عقوبات لجريمة القرصنة في مختلف القوانين الدولية.
- 6_ التهريب الجمركي هو ادخال البضائع واخراجها بطرق غير مشروعة.
- 7_ تتمثل أنواع التهريب الجمركي في التهريب الحقيقي والتهريب الحكمي.
- 8_ تقوم جريمة التهريب الجمركي على ثلاثة أركان الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي.
- 9_ تم ادراج عقوبات جريمة التهريب الجمركي في الامر 05/06.
- 10_ عملت الدول على قيام بجهود دولية للحد من جريمة التهريب الجمركي.

خاتمة

خاتمة:

وفي نهاية هذا العمل المتواضع نسأل الله أن يتقبله منا ويجعله خالص لوجهه الكريم، لقد توصلنا والله الحمد والمني وفي ختام بحثنا هذا إلى النتائج التالية:

- عرف المشرع الجزائري الملاحة البحرية وجمع بين معياري المكان والأداة وبذلك لم يترك الفرصة لإحياء الجدل الفقهي القائم في بعض التعريفات الفقهية الأخرى.

- تنقسم الملاحة على أساس المسافة التي تقطعها السفينة إلى ملاحة أعالي البحار، الملاحة الساحلية وعلى أساس الموضوع إلى الملاحة الرئيسية والملاحة المساعدة والملاحة العامة والملاحة المختلطة، الملاحة النهرية أو الداخلية.

- عرف المشرع الجزائري السفينة وقد تم تعريفه من قبيل الفقهاء لكن أهمل فيه تحديد نوع الملاحة التي تقوم بها المنشأة العائمة.

- تقوم الطبيعة القانونية للسفينة على أساس أنها مال منقول وعلى أساس أوجه الشبه بالعقار والأشخاص.

- قصور نظام الحماية وصعوبة تحديد معايير المسؤولية المدنية عن الأضرار البيئية.

- قصور الاتفاقيات الدولية في تناول قضايا التلوث البيئي البحري كما أن العقوبات تتسم بعدم كفايتها لمنع المخالفات البيئية.

- إن التلوث يحدث بفعل الإنسان من تصريف النفايات والزيوت والمزيج الزيتي، وقد يحدث في بعض المرات بأسباب خارجة عن إرادته كما في حالة حوادث السفن التي تحدث التلوث النفطي.

- هناك قلة في الدراسات القانونية المتعلقة بحماية البيئة المائية بشكل عام والبيئة المائية.

- تتحقق جريمة الاحتيال الواقعة على شركة التأمين البحري عندما يقوم المؤمن له عن طريق الغش والمناورات الاحتيالية للإيقاع بشركة التأمين بهدف تعويض غير مستحق.

- يعد المؤمن له محتالاً كل ما يساهم في تحقق الخطر المؤمن منه الذي يساعده على الحصول على مستحقات التأمين والضرر عن طريق الجمع بين المبلغين وهو الأمر الممنوع قانوناً.

- تشكل جريمة القرصنة البحرية واحدة من الجرائم التي تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية.

- عدم دقة ووضوح التعريفات التي صدرت في الاتفاقيات الدولية بشأن القرصنة البحرية واكتفت بذكر الأفعال المكونة لها.

- من خلال تكييف جريمة القرصنة تبين أنها تقوم على نفس الأركان التي تقوم عليها الجرائم الأخرى، باستثناء الركن الدولي الذي يميز الجريمة الدولية عن الجرائم الأخرى العادية المنصوص عليها في القوانين الوطنية.

-قانون مكافحة التهريب لم يخص إدارة الجمارك بدور متميز في مجال مكافحة التهريب وتم معاملتها كغيرها من المصالح المتدخلة في مكافحة الظاهرة على الرغم مما تفرضه الظاهرة بتخصص واحترافية في هذا المجال.

-جرائم التهريب جرائم خطيرة لذلك شدد المشرع الجزائري في العقوبات المقررة له. من خلال النتائج المتوصل إليها وتعزيزا لدراسة الجرائم الماسة بالملاحة البحرية نقدم بعض الاقتراحات كالتالي:

-انشاء محاكم مختصة تعني بقضايا البيئة بشكل عام وقضايا تلوث البيئة المائية بشكل خاص، بالإضافة إلى تأهيل قضاة متخصصين في مجال حماية البيئة يحملون المؤهلات الكافية التي تمكنهم من ردع كل من تسول له نفسه تلويث البيئة وتطبيق القوانين المتعلقة بالبيئة بالصورة المطلوبة.

-تشجيع البحث العلمي في مجال حماية البيئة بصورة عامة وحماية البيئة المائية بشكل خاص من قبل الجامعات ومراكز البحث العلمي.

-لابد من استحداث أجهزة خاصة لكشف الاحتيال.

-استغلال التكنولوجيا الحديثة لإنشاء أرضية رقمية موحدة تشرف على مختلف العمليات ذات الصلة بالتجارة البحرية.

-ضرورة ادراج جريمة القرصنة ضمن النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية لكي تخضع لاختصاصها.

-ضرورة التنسيق الجيد في تبادل المعلومات حول أماكن تواجد القرصنة ورصد تحركاتهم من أجل توفير حماية أفضل.

-يفترض بالمجتمع الدولي اعتماد عقوبات اقتصادية وقانونية على الدول المنتجة للمخدرات والمروجة لها.

وفي الختام الحمد لله الذي أنشأ وبرى وخلق الماء والثرى الرحمان على العرش استوى والصلاة والسلام على الحبيب المصطفى، نرجو أن نكون قد قدمنا دراسة شاملة حول الجرائم الماسة بالملاحة البحرية وأن تأخذ هذه الاقتراحات بعين الاعتبار لنكون سببا في الحد من هذه الجرائم.

الملاحق

الجزائر تعلن إحباط تهريب أسلحة على متن باخرة قادمة من فرنسا

عثمان لحياني - الجزائر

تقارير عربية



14 أغسطس 2024



صورة نشرتها وزارة الدفاع الجزائرية للموقوفين والأسلحة، 14 أغسطس 2024
(فيسبوك)

أعلنت الجزائر ضبط كمية من الأسلحة والذخيرة الحية لدى ناشط على صلة بـ"تنظيم إرهابي"، كان يحاول إدخالها إلى البلاد عبر ميناء بحري، عندما كان قادما من فرنسا. وكشف وكيل الجمهورية المساعد لدى محكمة سيدي أمحمد، وسط



GREENPEACE



Issues we work on

Get involved

News & Stories

Stories > Energy | Nature

Mauritius one year after oil disaster

Bruneau Laurette, Rama Valayden, Melita Steele, Hisayo Takada

5 August 2021 • 5 min read



A year on, questions surrounding a massive oil spill from a bulk carrier near the island nation's shores remain.



Deepwater Horizon oil spill

Article Talk



This article is about the oil spill itself. For the initial explosion, see [Deepwater Horizon explosion](#). For other related articles, see [Deepwater Horizon \(disambiguation\)](#).

The [Deepwater Horizon oil spill](#) was an environmental disaster off the coast of the [United States](#) in the [Gulf of Mexico](#), on the [BP](#)-operated [Macondo Prospect](#).^{[6][7][8][9]} It is considered the largest marine oil spill in the history of the petroleum industry and estimated to be 8 to 31 percent larger in volume than the previous largest, the [Ixtoc I oil spill](#), also in the Gulf of Mexico. Caused in the aftermath of a blowout and explosion on the [Deepwater Horizon oil platform](#), the [United States federal government](#) estimated the total discharge at 4.9 million barrels (210,000,000 US gal; 780,000 m³).^[3] After several failed efforts to contain the flow, the well was declared sealed on 19 September 2010.^[10]

09:00

17



alkhaleejonline.net



الخليج
أونلاين
نبض الخليج



الأكبر هذا العام.. ضبط شحنة هيروين بـ85 مليون دولار في خليج عُمان



الرابط المختصر

سياسة



جانب من عملية ضبط المخدرات التي نشرها الأسطول الأمريكي



93





مباشر ٠

العربية
alarabiya

الرئيسية الأخبار السعودية أسواق رياضة

الرئيسية < إيران



سفينة تابعة لخفر السواحل الأميركي (فرانس برس)

خاص

خلال أشهر.. إيران تهرب
أسلحة ومخدرات بمئات
الملايين

MV *Sirius Star*

Article Talk

文A



"Sirius Star" redirects here. For the star named Sirius, see Sirius.

MV *Manifa* (formerly **MV *Sirius Star***) is an [oil tanker](#) formally owned and operated by [Vela International Marine](#).^[3] With a [length overall](#) of 330 m (1,080 ft) and a capacity of 2.2 million barrels (350,000 m³) of [crude oil](#), she is classified as a [very large crude carrier](#) or VLCC.^[3] Vela is based in the [United Arab Emirates](#) and is a subsidiary of the [Saudi Arabian](#) state oil company [Saudi Aramco](#). *Sirius Star* is one of Vela's 24 tankers, of which 19 are VLCCs. Since her launch, the ship has been [registered](#) in [Monrovia](#) under the [Liberian flag of convenience](#). She has since been reflagged to [Saudi Arabia](#).^[1]



الملحق 07:

د- قرار مجلس الأمن رقم (1846): صدر في ديسمبر 2008 وقد جاء ليرحب بالمبادرات التي اتخذها كل من الإتحاد الروسي، إسبانيا، الدانمرك، فرنسا، كندا، المملكة المتحدة، الهند، هولندا، الولايات المتحدة، المنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة، كما شمل هذا الترحيب كل من حلف شمال الأطلسي والإتحاد الأوروبي⁽²⁾.

فلا شك أن الترحيب الذي جاء به القرار يعطي المزيد من الشرعية ويفتح الباب لمشاركات أخرى، كما يحث الدول على المساهمة بفعالية في مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، مع اتخاذ جميع الوسائل الممكنة و اللازمة لذلك⁽³⁾.

كما أن الإذن الممنوح بموجب الفقرة 7 من القرار 1816 الذي كان مقيد بمدة زمنية هي (06) أشهر من تاريخ صدور القرار في 2 نوفمبر 2008، كان من المفترض أن ينتهي العمل

به في الأول من ديسمبر في نفس العام⁽¹⁾، ولكن جاءت الفقرة 10 من القرار 1846 لتمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر ينتهي في 1 ديسمبر 2009.

فقد لاحظ مجلس الأمن الوضع المتأزم في الصومال ومحدودية قدرة الحكومة الانتقالية على قمع أعمال القرصنة أو حراسة وتأمين المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، لذلك قرر بموجب الفقرة (07) من القرار 1897 الصادر في 30 نوفمبر 2009 تمديد العمل بهذا الأذن لمدة عام آخر ينتهي في 29 نوفمبر 2010⁽²⁾.

الملحق 08:

ج- قرار مجلس الأمن رقم (1838): صدر بالإجماع في الجلسة رقم (95987) في 7 أكتوبر 2008⁽³⁾، وقد أثنى في ديباجة القرار على المساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي، وعلى قيام الإتحاد الأوروبي بإنشاء وحدة تنسيق مهمتها دعم أنشطة المراقبة والحماية التي تقوم بها بعض الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي قبالة سواحل الصومال⁽⁴⁾.

تضمن القرار بعض التفاصيل بخصوص أعمال القرصنة، ويؤكد على ما ورد في القرار (1816)، ودعى الدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية والتي لديها القدرة على مكافحة عمليات القرصنة إلى نشر سفن حربية وطائرات عسكرية لهذا الغرض ووفقاً للقانون الدولي⁽⁵⁾.

قد جاء القرار غامض في بعض فقراته منها:

1- دعوته للدول التي لديها القدرة على مكافحة أعمال القرصنة إلى التعاون مع الحكومة الصومالية، حيث لم يبين المعايير القانونية التي يمكن من خلالها معرفة مدى توفر قدرة الدولة على مكافحة أعمال القرصنة.

2- إشارته إلى أن المكافحة تكون على وجه نشر سفن حربية وطائرات عسكرية وفقاً للقانون الدولي، وهو ما يعني تأكيد استعمال القوة الهجومية منها أو الدفاعية.

3- أشار القرار إلى تعزيز فكرة القوات الدولية العاملة هناك، من خلال نص صريح يخولها استخدام سفنها وطائراتها العسكرية في القيام بمكافحة أعمال القرصنة، وهذا يمثل اعترافاً ضمناً من مجلس الأمن بحق تدخل هذه القوات في المياه الإقليمية واستخدام أية وسيلة ممكنة⁽¹⁾.

الملحق 09:

أ-قرار مجلس الأمن رقم (1814): يعتبر هذا القرار تمهيدياً بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية⁽¹⁾، حيث أكد في البند الحادي عشر على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول والمنظمات الإقليمية لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال⁽²⁾.

كما أكد القرار في ديباجته على أهمية بناء مؤسسات في الصومال لإنهاء العنف والقتال باعتبار هذه المظاهر السبب الرئيسي في ما يحدث بالمنطقة، ويشير إلى اعترامه تعزيز فعالية حصر توريد الأسلحة و اتخاذ تدابير ضد من يحاولون منع أو إعاقة عملية سياسية سليمة⁽³⁾.

ب-قرار مجلس الأمن رقم (1816): يعتبر من أهم القرارات التي أصدرها مجلس الأمن الدولي في جلسته رقم 5902 المعقدة في 02 جوان 2008 الذي يأذن للدول بعد حصولها على موافقة الحكومة الانتقالية ولفترة ستة أشهر بدخول المياه الإقليمية لمكافحة أعمال القرصنة و السطو المسلح في البحار⁽⁴⁾.

حيث حددت المادة 100 من اتفاقية قانون البحار الإطار القانوني للتعاون الدولي فيما يتعلق بمكافحة القرصنة بنصها على أن التعاون الدولي إلى أقصى حد ممكن لقمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، وعليه فالقرار 1816 أعطى _

خروجاً عما سبق _ الحق للسفن الحربية للدول الحق في الدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية بهدف قمع أعمال القرصنة، مع استخدام جميع الوسائل اللازمة⁽¹⁾.

كما أكد مجلس الأمن على أن الإنذ لا يسري إلا فيما يتعلق بالوضع القائم في الصومال، وأن مثل الإنذ أو التفويض لا يمس حقوق الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، رغم وجود عمليات قرصنة أيضا في مناطق أخرى من العالم⁽²⁾.

الملحق 10:

هـ- قرار مجلس الأمن رقم (1851): اتخذه مجلس الأمن في الجلسة (6046) المنعقدة في 16 ديسمبر 2008، حيث أعرب المجلس عن استمرار قلقه الشديد إزاء الزيادة الكبيرة في عمليات القرصنة وكذا تطور أساليبها، كما يرحب بإطلاق الإتحاد الأوروبي لعملية (أطلنطا) لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال⁽³⁾.

كما حث هذا القرار جميع الدول والمنظمات الإقليمية على إنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات، وإنشاء مركز في المنطقة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح⁽⁴⁾ كما جاء في القرار 1851 لتوسيع النطاق المكاني للإذن الوارد في القرار 1816 والذي تم تأكيده في القرار 1846، الذي كان يقتصر فقط على سلطة استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة داخل المياه الإقليمية الصومالية دون أن يشمل الإذن الدخول للإقليم البري للصومال.

الملحق 11:

و- قرار مجلس الأمن رقم (1918): صدر في 27 أبريل 2010 وقد دعى مجلس الأمن من خلاله إلى تجريم القرصنة بموجب قوانينها المحلية، وقد أشاد بالدول التي عدلت قوانينها المحلية من أجل تجريم القرصنة وتيسير محاكمة القراصنة في محاكمهم الوطنية بما يتفق وأحكام القانون الدولي المعمول بها⁽²⁾.

كما أعرب المجلس عن قلقه إزاء الحالات التي يتم إخلاء سبيلها عند الاشتباه بارتكابها لأعمال القرصنة البحرية دون تقديمها للعدالة، وحث جميع الدول على تجريم هذه الظاهرة⁽³⁾.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولاً: القوانين والمراسيم.

- 1- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 بتاريخ 29 أبريل 1958 دخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962 / جنيف، سويسرا.
- 2- اتفاقية روما لعام 1988 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.
- 3- القانون الاتحادي رقم 24 لسنة 1999 في شأن حماية البيئة وتنميتها المعدل بالقانون الاتحادي رقم 20 لسنة 2006.
- 4- بروتوكول مكافحة المهاجرين عبر البر والبحر والجو المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة عبر الوطنية المنظمة المعتمد من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة في 15 نوفمبر 2000، المصادق عليه من طرف الجزائر بتحفظ بموجب المرسوم الرئاسي 41803 المؤرخ في 9 نوفمبر 2003 الجريدة الرسمية العدد 69 الصادر بتاريخ 12 نوفمبر 2003.
- 5- القانون رقم 344/63 لسنة 1966 المصري صدر في الجريدة الرسمية المصرية العدد "142" بتاريخ 26 يونيو 1963.
- 6- قانون مراقبة التلوث رقم 34 لسنة 34 لسنة 1974 الجريدة الرسمية المصرية العدد "142" بتاريخ 26 يونيو 1963.
- 7- القانون رقم 202 لسنة 2020 المتعلق بسير النفايات ومراقبتها الجريدة الرسمية المصرية 2020.
- 8- القانون رقم 04 لسنة 1994 المتعلق بحماية البيئة وتنميتها صدر في الجريدة الرسمية المصرية العدد "5" بتاريخ 03 فبراير 1994.

- 9- قانون المالية صدر في الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد "86" بتاريخ 01 يناير 2024، وقع من قبل رئيس الجمهورية في 24/12/2023 وصادق عليه المجلس الشعبي الوطني في 05/12/2023، ومجلس الأمة في 14/12/2023.
- 10- الأمر 156/66 المؤرخ في 18 صفر 1386 الموافق ل 08 يونيو 1966 في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد "78" بتاريخ 08 يونيو 1966 المعدل والمتمم بقانون 04/82 المؤرخ في 13 فبراير 1982 والقانون رقم 10/19 المؤرخ في 18/12/2019، والقانون رقم 02/16 المؤرخ في 22 يونيو 2016، والقانون رقم 22/06 المؤرخ في 20/12/2006.
- 11- قانون الجمارك الجزائري صدر بتاريخ 21 نوفمبر 1966 في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد رقم "84" في 26 نوفمبر 1966.
- 12- معاهدة مربول 73/78 بتاريخ 15 يونيو 1972 دخلت حيز التنفيذ في 14 مايو 1989 صدرت عن غرفة التجارة الدولية.
- 13- اتفاقية برشلونة 1976 بتاريخ 16 فبراير 1976 برشلونة، إسبانيا.
- 14- الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 صدر في الجريدة الرسمية الجزائرية العدد "29" بتاريخ 10 أبريل 1977 المعدل والمتمم بالقانون الرقم 05/98 في 25 يونيو 1998، والقانون رقم 04/10 المؤرخ في 15 أغسطس 2010.
- 15- الأمر 07/79 المؤرخ في 26 شعبان 1399هـ الموافق ل 21 يوليو 1979 المعدل والمتمم.
- 16- القرار الوزاري الجزائري رقم 79/226 في 14/11/1979.
- 17- اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 صدرت في 10 ديسمبر 1982 دخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.

- 18- المرسوم التنفيذي رقم 297/94 المؤرخ في 17/09/1994 صدر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد "67" المؤرخ في 17/10/1994 المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي 19/227.
- 19- القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد "47" في 27 يونيو 1998.
- 20- القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد "43" بتاريخ 27 سبتمبر 2003.
- 21- القانون رقم 05-12 المؤرخ في 04 أغسطس 2005 صدر في الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم "60" بتاريخ 04 سبتمبر 2005 المعدل بالقانون رقم 03/08 المؤرخ في 23 يناير 2008 والأمر رقم 02/09 المؤرخ في 28 يوليو 2009.
- 22- قانون المياه رقم 12/05 المؤرخ في 04 أغسطس 2005 صدر في الجريدة الرسمية الجزائرية الديمقراطية الشعبية رقم "60" بتاريخ 04 سبتمبر 2005.
- 23- النشرة 600 بتاريخ أكتوبر 2006 صدرت عن المقر الرئيسي لغرفة التجارة الدولية في باريس، فرنسا.
- 24- المرسوم رقم 225/16 المؤرخ بتاريخ 23 يونيو 2016 الجريدة الرسمية الديمقراطية الشعبية الجزائرية العدد "36" المؤرخ في 27 يونيو 2012.
- 25- القانون رقم 01-19 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد "43" المؤرخ في 19 يوليو 2001.
- 26- قانون العقوبات الجزائري صدر بموجب الأمر 156/66 المؤرخ في 08 يونيو 1966 نشر في الجريدة الرسمية الجزائرية بتاريخ 11 يونيو 1966 العدد "49".

27- الأمر 05/06 المؤرخ في 18 رجب عام 1426هـ الموافق ل 23 أوت 2005
الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية العدد "47" المؤرخ في 19 يوليو
2006، وتم تعديله بالأمر رقم 09/06 في 15 يوليو 2006.

ثانيا: المراجع بالعربية:

1- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان
طبعة 2006.

2- محمود شحات، القانون البحري الجزائري، دار الهدى عين مليلة، الجزائر، طبعة
2010.

3- أحمد بن محمد بن علي الغيموني. المقرئ 770 هـ المصباح المنير، مكتبة لبنان،
طبعة بلوتين ميسرة.

4- نبيل صقر، الجمارك والتهرب، نسا وتطبيقا، دار الهدى عين مليلة، الجزائر.

5- شبيلي مختار، الجهاز العالمي لمكافحة الجريمة المنظمة، دار هومة، 2013.

6- كوركيس يوسف داود، الجريمة المنظمة، رسالة دكتوراه الطبعة الأولى، 2001، الدار
العلمية الدولية للثقافة للنشر والتوزيع، عمان.

ثالثاً: الرسائل والبحوث الجامعية

1 _ عبد الغفور، القرصنة البحرية في البحر العام، رسالة دكتوراة، قسم القانون العام الشعبة الفضاءات والموارد، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة 1 .

2- حدة حفاص، جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الأمن الإنساني رسالة الماجستير، قسم الحقوق، القانون الدولي لحقوق الانسان، جامعة الحاج لخضر باتنة 1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، ال جزائر 2016_2017.

3- عيسات راضية، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، ماجستير، قانون النشاطات البحرية والساحلية جامعة مولود معمري تيزي وزو.

4- د بوحليمة علي، أداة الملاحة البحرية، الاشخاص الملاحة البحريون. موجز محاضرات، القانون البحري، أقيت على طلبة السنة الرابعة، النظام الكلاسيكي السداسي الثامن 2012 2013.

5- محاضرة القانون البحري، السنة الثالثة -قانون خاص، المركز الجامعي عبد الحفيظ بوالصوف، ميلة.

رابعاً: المعاجم والقواميس

3 - أحمد بن محمد علي الغيومي، المؤرخ 770هـ، المصباح المنير، مكتبة لبنان، 1987،
ساحة رياض الصلح بيروت لبنان، طبعة بلوتين ميسرة.

1- المعجم الوسيط، مكتبة الشروق الدولية، مصر 1425 هـ _2004.

2- ابن منظور، لسان العرب، دار المعارف 1119، كورنيش النيل، القاهرة ج، م، ع، ص.

خامسا: المراجع بالإنجليزية

1- Deepwater Horizon- oil spill Britannica

2 - Mauritius one year after oil disaster Greenpeace

3 - Mauritius oil spill Highlights importance of adopting latest international legal instruments in the field. UN trade & development

4- MAERSK Alabama higgacking www.wepikidia.com

5- MV Serrus star www.wepikidia.com.

سادسا: قائمة المجالات:

1- وليد قارة، جريمة تهريب المهاجرين، مجلة الاجتهاد القضائي، العدد 8 جامعة بسكرة، سنة 2018.

2- عمر طيباوي تداعيات القرصنة البحرية على النقل البحري الدولي والاقتصاد العالمي مجلة البحوث القانونية والاقتصادية مخبر الحقوق والعلوم السياسية البلد الجزائر العدد 02 /2023.

3 - ميساء سعيد موسى بيضون الاختصاص بمكافحة جريمة القرصنة البحرية جامعة ال البيت العدد 67 ديسمبر 2018 مجلة البحوث القانونية والاقتصادية.

4- زكرياء عبد الوهاب محمد زين أحمد محمد زين دور القانون في مكافحة جريمة القرصنة البحرية كلية الحقوق / جامعة ظفار / سلطنة عمان المجلد 6 العدد 18 30 يوليو 2022 مجلة العلوم الاقتصادية والإدارية والقانونية.

5- كمال خريص التدابير الدولية لمكافحة التهريب البحري للمهاجرين المجلة الجزائرية للعلوم القانونية والاقتصادية المجلد 56 العدد 02 السنة 2019 تاريخ النشر 2019/11/19 جامعة سيدي بلعباس/ كلية الحقوق والعلوم السياسية.

6- درويش مريم / باحثة دكتوراه / كلية الحقوق التهريب البحري للأسلحة والمخدرات وأثره على إستقرار وأمن الدول جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان العدد التاسع مجلة الدراسات والبحوث القانونية.

7 - غفافية عبد الله ياسين جهود هيئة الأمم المتحدة ومنظمة الإنتربول في مكافحة القرصنة البحرية مجلة البحوث القانونية والاقتصادية المركز الجامعي أفلو.

8 - علوان إيمان / ليلي كراش الاحتيال على شركات التأمين البحري المجلة الجزائرية للحقوق والعلوم السياسية المجلد 7 العدد 1 2022 تاريخ النشر 2022/06/01.

9- قماز ليلي الدياز الاحتيال في التجارة البحرية واجراءات مكافحته جامعة تلمسان العدد 28 مجلة الحقيقة جامعة أدرار الجزائر.

10- ص.د فريد الشيخ النظام القانوني لمكافحة الاحتيال الواقع على التأمين البحري جامعة البويرة مخبر الدولة والإجرام المنظم مقاربات اقتصادية واجتماعية جريمة تبييض الأموال نموذج الجزائر تاريخ النشرة 2024/12/22 المجلد 19 العدد 2 ديسمبر 2024 المجلة معارف.

الفهرس

مقدمة.....أ-ح

مدخل تمهيدي

المبحث الأول: مفهوم الملاحة البحرية08

المطلب الأول: تعريف الملاحة البحرية.....08

الفرع الأول: في التشريع اللبناني08

الفرع الثاني: في التشريع الجزائري.....09

المطلب الثاني: أنواع الملاحة البحرية.....10

الفرع الأول: الملاحة من حيث المسافة التي تقطعها السفينة.....10

الفرع الثاني: الملاحة من حيث الموضوع12

المبحث الثاني: أداة الملاحة البحرية.....15

المطلب الأول: تعريف السفينة16

الفرع الأول: لغة16

17..... الفرع الثاني: اصطلاحا

17..... المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للسفينة

17..... الفرع الأول: السفينة مال منقول

18..... الفرع الثاني: أوجه الشبه بالعقار والأشخاص

الفصل الأول: الجرائم الحديثة الماسة بالملاحة البحرية

19..... تمهيد

20..... المبحث الأول: جريمة التلوث البحري

20..... المطلب الأول: مفهوم جريمة التلوث البحري

20..... الفرع: مفهوم التلوث البحري

23..... الفرع الثاني: أنواع ونماذج عن التلوث البحري

27..... الفرع الثالث: مصادر التلوث البحري

30..... المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة التلوث البحري

30..... الفرع الأول: أركان جريمة الاعتداء على البيئة البحرية

الفرع الثاني: الجزاءات المترتبة عن جريمة تلويث البيئة البحرية.....36

الفرع الثالث: الجهود المبذولة لحماية البيئة البحرية.....41

المبحث الثاني: جريمة الاحتيال البحري.....48

المطلب الأول: مفهوم جريمة الاحتيال البحري.....48

الفرع الأول: تعريف جريمة الاحتيال البحري.....48

الفرع الثاني: صور الاحتيال البحري.....49

المطلب الثاني: الاحتيال على شركات التأمين البحري.....59

الفرع الأول: مفهوم جريمة الاحتيال على التأمين البحري.....59

الفرع الثاني: أساليب الاحتيال في التأمين البحري.....60

الفرع الثالث: الإجراءات الرقابية والقضائية للحد من الاحتيال في التأمين البحري...67

الملخص.....73

الفصل الثاني: الجرائم التقليدية الماسة بالملاحة البحرية

تمهيد.....74

- 75.....المبحث الأول: جريمة القرصنة البحرية
- 75.....المطلب الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية
- 75.....الفرع الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية
- 82.....الفرع الثاني: أشكال جريمة القرصنة البحرية
- 86.....الفرع الثالث: صور ونماذج عن القرصنة البحرية
- 87.....المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية
- 88.....الفرع الأول: أركان جريمة القرصنة البحرية
- 91.....الفرع الثاني: العقوبات المقررة في جريمة القرصنة البحرية
- 91.....الفرع الثالث: الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية
- 96.....المبحث الثاني: جريمة التهريب الجمركي
- 96.....المطلب الأول: مفهوم جريمة التهريب الجمركي
- 96.....الفرع الأول: تعريف جريمة التهريب الجمركي
- 100الفرع الثاني: أنواع التهريب الجمركي

الفرع الثالث: نماذج عن التهريب.....106

المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة التهريب الجمركي.....109

الفرع الأول: أركان جريمة التهريب الجمركي.....109

الفرع الثاني: العقوبات المقررة لجريمة التهريب الجمركي.....123

الفرع الثالث: الجهود الدولية لمكافحة جريمة التهريب الجمركي.....136

الملخص.....144

الخاتمة.....146

قائمة الملاحق.....148

قائمة المراجع.....161

ملخص الدراسة

ملخص الدراسة:

تعد الملاحة البحرية من أهم الوسائل الحيوية لنقل البضائع والأشخاص عبر العالم، مما يجعلها عرضة لعدد من الجرائم التي تهدد سلامتها وأمنها، وتتنوع هذه الجرائم بين تقليدية كانت موجودة منذ القدم، وحديثة ظهرت نتيجة تطور التكنولوجيا والأنشطة الاقتصادية الحرة.

وقد تناولنا في هذه الدراسة المفاهيم العامة لكل جريمة من هذه الجرائم، بالإضافة إلى

التكييف القانوني لها.

Abstract:

Maritime Navigation Is Considerd One Of The Mast Vritel Means Fir Transporting Gods And People Across The World ; Which Makes It Vulnerable To A Mumber Of Crimes That Thresten Its Safety And Security ; These Crimes Range From Traditional Omes That Have Existed Sience Ancient Times To Modern Ones That Have Emevged As A Resuelt Of Technological Adrancements And Maritime Economic Activities.

In The Study ; Wehave Addressed The General Concepts Of Each Of These Crimes ; In Addition To Their Legal Classification