

# **المسؤولية الدولية عن الاخلال بسلامة النقل البحري**

**ساره قاسم موات**

**أ.د رنا سلام امانة**

**كلية الحقوق جامعة النهرين**

يعد النقل البحري من اهم وسائل نقل البضائع في المجال الدولي ، عن طريقه تتم اغلب المبادلات التجارية الدولية ، فهو يمثل اداة التجارة البحرية ، ويلعب دورا هاما من الناحية الاقتصادية ، لما له من تأثير فعال على اقتصاد الدول ، فقد اصبح هو الغالب في نقل البضائع مقارنة مع وسائل النقل الاخرى، نظرا للخصائص التي يتمتع بها ، ويعد اهم فروع النشاط الاقتصادي ، اذ انه يحتل مركز الصدارة بين وسائل النقل الاخرى (البري والجوي) ومع الاهمية التي يحظى بها النقل البحري كأداة للتجارة العالمية ، الا انه اكثر عرضة للمخاطر بالخاص في المناطق التي تشهد نزاعات مسلحة ، وذلك نتيجة لاستهداف السفن التجارية، وناقلات البترول وغيرها من وسائل النقل البحري، كما يزيد من خطورة الرحلة البحرية وجود الغام بحرية بوصفها سلاح للعمليات العسكرية البحرية، مما يؤدي الى قيام المسؤولية الدولية بحق من يعتدي على وسائل النقل البحري، وذلك نتيجة للاخلال بالالتزام دولي ذو اهمية جوهرية ، يتمثل في عدم الاعتداء على النقل البحري خلال النزاعات المسلحة، لما يمثله من انتهاك خطير لقواعد القانون الدولي الانساني، لذا سنتناول المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد حماية النقل البحري اثناء النزاعات المسلحة، وذلك في مبحثين نخصص المبحث الاول لبيان مفهوم النقل البحري ، وفي المبحث الثاني نتناول المسؤولية الدولية المترتبة على الاخلال بسلامة النقل البحري.

## المبحث الأول مفهوم النقل البحري

تعتمد اغلب الدول على النقل البحري فيما يخص صادراتها و وارداتها ، اذ شهد العصر الحديث ازدياد حجم التبادل التجاري بحرا ، وبالرغم من تقدم النقل الجوي للبضائع ، الا ان النقل البحري لا زال متفوقا ، نظرا لضخامة حمولة السفن ، وضآلة تكاليف النقل مقارنة مع تكلفة النقل الجوي. عليه سنتناول مفهوم النقل البحري في مطلبين ، نخصص المطلب الاول لتعريف النقل البحري ، في حين نخصص المطلب الثاني لبيان عناصر النقل البحري .

## المطلب الأول تعريف النقل البحري

سنتناول تعريف النقل البحري في فروعين ، نخصص الفرع الاول لتعريف النقل البحري اصطلاحا ، في حين نخصص الفرع الثاني لبيان تعريف النقل البحري في الاتفاقيات الدولية .

## الفرع الأول تعريف النقل البحري اصطلاحا

هنالك العديد من التعريفات للنقل البحري يتفق معظمها في ان النقل حركة للاشياء والاشخاص من مكان الى اخر عن طريق البحر، فهناك من يعرف بأنه ((العملية التي يقوم بها مجهز السفينة لصالح الشاحن او المسافر والتي بمقتضاها ينقل شخصا او بضاعة على سفينة من مكان الى اخر لقاء اجر يتفق عليه الطرفان))<sup>١</sup>، ويعرف كذلك بأنه ((تصرف مادي تنقل بموجبه بضاعة معينة تخص طالب خدمة النقل من ميناء بحري الى ميناء اخر بواسطة السفن))<sup>٢</sup> كما عرف بأنه ((العملية التي تتم عن طريق استخدام السفينة ، بأن يقوم الناقل سواء كان مالكا لها او مستأجرا لها او مجهزا بنقل البضائع من ميناء الى اخر مقابل اجر متفق عليه لحساب شخص اخر هو الشاحن))<sup>٣</sup> ويمكن ان نعرف النقل البحري بأنه ((نشاط يتمثل في تحريك الاشخاص او البضائع من مكان الى اخر من خلال السفينة عن طريق البحر))<sup>٤</sup> يتبين من خلال التعاريف السابقة ضرورة توافر شروط ثلاثة لكي تتحقق عملية النقل البحري ، وهي ان يكون هنالك تغيير مكاني للشئ محل النقل اي ضرورة تغيير مكان البضاعة من ميناء الشحن الى ميناء التفرغ، كما انه يتطلب ايضا ان تكون وسيلة النقل هي السفينة كونها الوسيلة الاهم والابرز لعملية النقل البحري ، اذ بدون السفينة لا نكون امام نقل بحري ، بل نكون امام نوع اخر من انواع النقل الاخرى ، كما ان الشرط الثالث هو كون عملية النقل ككل يجب ان تكون قد تمت في البحر ، اي ان تكون الملاحة قد تمت بحرا، حتى تتحقق عملية النقل البحري، ذلك لان البحر هو واسطة النقل البحري<sup>٥</sup>، وهذا ما يسمى بالنقل البسيط ، اذ انه يختلف عن النقل المختلط الذي يكون جزءا منه قد تم بحرا ، والجزء الاخر فيتم برا او جوا .

## الفرع الثاني تعريف النقل البحري في الاتفاقيات الدولية

أما على المستوى الدولي فلم تتضمن اتفاقية جنيف لاعالي البحار لعام (١٩٥٨) او اتفاقية الامم المتحدة لعام (١٩٨٢) اي اشارة الى النقل البحري، وانما اكتفت بتنظيم الملاحة البحرية في المناطق البحرية، وبالرجوع الى الاتفاقيات الدولية التي تناولت النقل البحري ، نجد انها لم تتطرق لتعريف النقل البحري كنشاط يتم من خلاله نقل البضائع والاشخاص، وانما تناولت تعريف عقد النقل البحري ، فإتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع لعام ١٩٧٨ ، جاءت خالية من اي تعريف لمصطلح النقل البحري ، واكتفت بتعريف عقد النقل البحري<sup>٥</sup>، اما اتفاقية

روتريدام المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا لعام ٢٠٠٨ والتي تعرف (بقواعد روتردام) ، فقد اوردت تعريف للنقل الملاحي المنتظم بأنه ((خدمة نقل معروضة على عموم الناس من خلال النشر او بوسيلة مماثلة ، وتشمل النقل بواسطة سفن تعمل بصورة منتظمة بين موانئ محددة وفقا لجدول زمنية لمواعيد الابحار متاحة لعموم الناس))<sup>٦</sup> كما عرفت اتفاقية النقل البحري بين المملكة الاردنية الهاشمية والجمهورية الهيلينية النقل الساحلي بأنه ((نقل البضائع والركاب بين موانئ احد الطرفين المتعاقدين تشمل عبارة (النقل الساحلي) عملية نقل البضائع التي تكون مصحوبة ببوليصة شحن بغض النظر عن منشأ البضاعة والجهة المرسله اليها ، معاد شحنها بصورة مباشرة او غير مباشرة في موانئ احد الطرفين المتعاقدين لغرض نقلها الى ميناء اخر في ذات الطرف ، تنطبق نفس الشروط على الركاب حاملي تذاكر السفر))<sup>٧</sup> ، كما عرفت هذه الاتفاقية النقل البحري الدولي بأنه ((كل عملية نقل بالسفينة باستثناء الحالات التي تكون فيها السفينة مشغلة بين اماكن معينة تقع في اقليم احد الطرفين المتعاقدين))<sup>٨</sup> اما الاتفاقية المصرية الهندية بخصوص النقل البحري التي عقدت في ٢٠ ايلول ٢٠١٦ فقد عرفت النقل البحري الدولي بأنه ((اي نقل بواسطة السفينة ، الا اذا كانت السفينة تعمل فقط بين موانئ اي من الطرفين المتعاقدين ، وتستثنى الملاحة الساحلية))<sup>٩</sup> فهناك فرق بين النقل البحري الداخلي والنقل البحري الدولي، وتجدر الاشارة الى ان هنالك معيارين لمعرفة ما إذا كان النقل داخلي أو دولي، فالمعيار الاول هو معيار شخصي أي جنسية الاطراف، فإذا كانوا ينتمون إلى نفس الجنسية يعتبر النقل داخلي، أما إذا كان كل طرف له جنسية تختلف عن الاخر فهنا يعتبر النقل دولي، أما المعيار الثاني هو معيار موضوعي أي إذا كان ميناء التفريغ وميناء الشحن في نفس الدولة يعتبر النقل داخلي أما إذا كان ميناء التفريغ في دولة وميناء الشحن في دولة أخرى يعتبر النقل دولي<sup>١٠</sup>. فالنقل يستند إلى فكرة التداول، اذ انه يرد على عمل هو تغيير مكان البضائع أو الأشخاص حتى تتحقق من وراء ذلك مصلحة تجارية، وهو بذلك يحقق تداول البضائع و المنتجات التجارية من يد إلى يد في ميدان التجارة، وهو الذي يحقق غالبية العقود التجارية الأخرى، لأنه لا يمكن تصور أي عملية بيع أو شراء إلا ويعقبها نقل السلعة المبيعة من البائع إلى المشتري<sup>١١</sup> يتضح مما تقدم ان النقل البحري في جوهره هو عملية نقل الاشياء والاشخاص من مكان الى اخر عن طريق البحر ، فهو يتطلب ان يكون هنالك تغيير مكاني للشيء ، اي نقله من مكان الى اخر ، كما يجب ان تكون الوسيلة المستخدمة في النقل هي السفينة ، بالاضافة الى اشتراط ان تكون العملية قد تمت بحرا .

### المطلب الثاني عناصر النقل البحري

ان النقل البحري يعد من اهم الانشطة الاقتصادية والتجارية للدول، فهو يتكون من عدة عناصر تساهم في نجاح وتقديم خدمة النقل للبضاعة والمسافرين، تتمثل في السفينة والميناء ، عليه سنتناول عناصر النقل البحري في فرعين ، نخصص الفرع الاول للسفينة ، في حين نخصص الفرع الثاني للميناء .

#### الفرع الأول السفينة

تعد السفينة العنصر الأهم والوسيلة الأبرز في الملاحة البحرية، ويوصفها هذا حازت على اهتمام القانون الدولي للبحار والقانون البحري على السواء، إذ يشترك القانونان في تعريفها وتحديد علاقتها بالدولة لذا سنتناول تعريف السفينة وانواعها وكالاتي :

اولا : تعريف السفينة لم يحصل إجماع بين فقهاء القانون الدولي أو غيرهم من فقهاء القانون الخاص حول إعطاء تعريف مانع للسفينة ، فهناك من يعرفها بإنها ((كل منشأة صالحة للملاحة في الاصقاع البحرية مزودة بطاقم واسلحة ، او معدات اخرى تتلائم والغرض الذي اعدت من اجله))<sup>١٢</sup> ، كما عرفت بأنها ((تلك المنشأة القابلة للتنقل والتوجيه ، وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد))<sup>١٣</sup> ، وعرفت كذلك بأنها ((السفينة هي المنشأة التي تقوم أو تخصص للقيام بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد))<sup>١٤</sup> اما في ظل قواعد القانون الدولي فإن الاتفاقيات العامة و في مقدمتها اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ والتي تعتبر أهم اتفاقية في هذا الموضوع لم تتضمنان اي للسفينة، وإن قامت هذه الأخيرة بتعريف السفن الحربية في مادتها (٢٩) فإنها اكتفت بالاحالة الصريحة للتشريعات الداخلية لتقوم بهذه المهمة تبعا لما تقتضيه مصالحها أما اتفاقية لندن المبرمة في ٢٠ نوفمبر ١٩٧٢ والمتعلقة بالوقاية من التلوث في البحر، فقد أوردت بالفقرة (٣) من المادة الأولى تعريفا للسفينة بقولها ((يقصد بعبارة سفينة كل مركبة أو جهاز مهما كانت طبيعته، بما في ذلك المركبات بدون غاطس والطائرات العائمة المستخدمة أو غير المستخدمة كوسيلة للنقل في الماء))، كما اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية قد عرفت السفينة بأنها ((اي مركب مهما كان نوعه غير مثبت تثبيتا دائما بقاع البحر بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي ، والمراكب القابلة للتشغيل المغمورة ، واية عائمات اخرى))<sup>١٥</sup>.

ثانيا : أنواع السفن تعددت معايير تصنيف السفن بالنظر إلى المعيار الذي يُؤخذ بعين الاعتبار في التقسيم ومن هذه المعايير التي تقسم على أساسها السفن ، معيار نوع الملاحة الممارسة، معيار نوع التخصيص، ومعيار الحمولة وغرض الاستخدام وغيرها من المعايير التي تختلف من تشريع الى آخر حسب ما تمليه المصالح الاقتصادية والسياسية للدولة ، الا ان المعيار المعتمد يتمثل في الغرض ، ومع ذلك فإن هذا المعيار كان في السابق يقسم السفن الى : السفن الحربية والسفن التجارية، وكان معيار التمييز بين هذين النوعين من السفن في السابق هو ملكية السفينة، ولقد تبنى معهد القانون الدولي هذا المعيار في دورته المنعقدة في لاهاي عام ١٨٩٨ فقسم السفن إلى حربية وتجارية ، وضمن النوع الأول السفن المملوكة للدولة، في حين ضمن النوع الثاني جميع السفن المملوكة للأفراد<sup>١٦</sup>، لذا سنقسم السفن الى عامة وخاصة وكالاتي :

١- السفن العامة :تقسم السفن العامة إلى سفن حربية وسفن مخصصة لأغراض عامة غير تجارية ، والسفن الحربية اهم وحدات السلاح البحري وابرز عناصر القوات المسلحة للدولة ، أما السفن العامة غير الحربية فهي السفن التي تملكها الدولة أو تستغلها فقط في أداء الخدمات الحكومية غير التجارية والتي نصت عليها المادة (٩) من اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام ١٩٥٨ والمادة (٩٦) من اتفاقية قانون البحار عام ١٩٨٢ ومن أمثلة هذه السفن العامة السفن المخصصة لنقل البريد وسفن المستشفيات وسفن الأرصاد والسفن المخصصة للبحث العلمي وسفن الجمارك<sup>١٧</sup> .

٢- السفن الخاصة يقصد بالسفن الخاصة هي السفن التجارية التي تقوم بأنشطة النقل بالمعنى الواسع ،سواء في نقل البضائع او الاشخاص ، ام استخدمت في عمليات السياحة والنزهة ، او لاجراء ابحاث خاصة لصالح بعض الشركات ، اي ان يكون الغرض من نشاطها هو تحقيق الربح والمكسب ، وليس لاداء خدمة عامة لصالح الدولة<sup>١٨</sup>.

#### الفرع الثاني الميناء

تمثل الموانئ البحرية العنصر الثاني من عناصر النقل البحري ، اذ لها دور مهم في تفعيل وتنشيط حركة الملاحة البحرية ، وكذلك لها اهمية في حركة النقل البحري ، فالموانئ البحرية تمثل البوابة التي تطل من خلالها الدول على العالم الخارجي ، فهي المحطة بين نمطين من أنماط النقل من أجل الوصول إلى الوجهة المقصودة ، أي بعبارة أخرى أنها نهاية لطرق برية على اختلاف أنواعها، وبدأ الطرق البحرية لنقل البضائع والاشخاص ، فالميناء يقدم خدمات شحن وتفريغ البضائع ، واستقبال حركة الركاب وترحيلهم، بالإضافة الى تمويل السفن بحاجاتها من الوقود والمواد الغذائية ، وغيرها من الخدمات التي تحتاج إليها. لذا سنتناول تعريف الميناء وانواعه وكالاتي :

اولا : تعريف الميناء لقد وردت العديد من التعريفات للموانئ البحرية سواء على مستوى الفقه او الاتفاقيات الدولية ، فقد عرف جانب من الفقه الموانئ البحرية بأنها ((المنشآت التي تقيمها الدولة في مواقع معينة من شواطئها لارشاد السفن واستقبالها ، وهذه المنشآت تعد جزءا من اقليم الدولة))<sup>١٩</sup> ، في حين عرفها جانبا اخر من الفقه بأنها ((مكان خاص على شواطئ الدولة مجهز لكي تقوم السفن فيه بتفريغ وشحن البضائع واخذ وانزال المسافرين))<sup>٢٠</sup> ، كما ان هناك من يعرفها بأنها ((منفذ طبيعي او صناعي اي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفن مأوى لافراغ البضائع او شحنها ، او انزال الركاب او حملهم))<sup>٢١</sup> . اما على مستوى الاتفاقيات الدولية فقد عرفت اتفاقية جنيف بشأن نظام الموانئ البحرية لعام ١٩٢٣ الموانئ البحرية في مادتها الأولى بأنها ((هي التي تتردد عليها عادة السفن البحرية والتي تكون معدة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية))، بينما لم تعرف كل من اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة لعام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ الميناء، بل اكتفت هاتين الاتفاقيتين - الأولى في مادتها الخامسة والثانية في مادتها الثامنة - بتحديد المياه الداخلية والتي تتكون من مجموع المياه المحصورة بين خط الأساس الذي يبدأ منه قياس البحر الإقليمي والساحل، وتدخل ضمن المياه الداخلية كل من الموانئ والمراسي والخلجان الوطنية والقنوات وفوهات الأنهار والمياه التاريخية التي تعلن كذلك.

ثانيا : أنواع الموانئ البحرية تتعدد المعايير التي تعتمد في تصنيف الموانئ البحرية ، الا ان المعيار المعتمد هو معيار الوظيفة فتقسم الموانئ استنادا لذلك الى موانئ تجارية وموانئ حربية ، فالموانئ التجارية هي الموانئ الموجهة للقيام بجميع عمليات إركاب وانزال الأشخاص والبضائع والحيوانات الحية المتقلبين من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل البري والعكس، وكذلك كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية، اما الموانئ الحربية فتكون في العادة ملاذا أو قواعد بحرية حربية.

تترتب المسؤولية الدولية على مخالفة الالتزامات الدولية أيا كان مصدر هذه الالتزامات، سواء كانت هذه الالتزامات نابعة من قواعد اتفاقية أو عرفية، اذ يقع على عاتق الدول التزام أساسي في حالة انتهاك قواعد الحماية الخاصة بالنقل البحري أثناء النزاعات المسلحة، وذلك بتحمل المسؤولية وما يترتب عليها من آثار في حالة الاعتداء عليها، سيما الانتهاكات الجسيمة لقواعد الحماية المنصوص عليها في القانون الدولي الانساني لذا سنتناول المسؤولية الدولية عن الاخلال بسلامة النقل البحري اثناء النزاعات المسلحة ، وذلك في مطلبين نخصص المطلب الاول لبيان صور المسؤولية الدولية ، وفي المطلب الثاني نتناول آثار المسؤولية الدولية .

#### المطلب الأول صور المسؤولية الدولية

يترتب على الاخلال بسلامة النقل البحري اثناء النزاعات المسلحة ، مسؤولية دولية على عاتق كل من قام بهذا الفعل غير المشروع ، ايا كانت هذه المسؤولية سواء كانت مسؤولية مدنية تثبت بحق الدولة التي ترتكب العمل غير المشروع ام مسؤولية جنائية بحق الافراد الذين يقومون بهذه الافعال، لذا فإن تقرير المسؤولية الدولية عن الجرائم الدولية التي ترتكب بحق وسائل النقل البحري وبحارتها ، من خلال انتهاك اعراف وقوانين الحرب ، انما يمثل ضمانا لحماية وسائل النقل البحري خلال النزاعات المسلحة ، اذ تقام المسؤولية الدولية بحق الدولة والفرد ، فبالنسبة للدولة تتحقق مسؤوليتها من خلال قيامها بسلوك مخالف لاحكام القانون الدولي ، مما يترتب عليها الالتزام بالتعويض عن الاضرار التي يسببها سلوكها المخالف ، وهذا ما يمثل المسؤولية المدنية للدولة ، اما الفرد فيشكل سلوكه جريمة دولية مما يستتبع قيام المسؤولية الجنائية الدولية بحقه. لذا فإن بيان صور المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد حماية النقل البحري اثناء النزاعات المسلحة ، يتطلب تناول المسؤولية الدولية بصورتها المدنية والجنائية ، وذلك في فرعين نخصص الفرع الاول لبيان المسؤولية الدولية المدنية ، اما في الفرع الثاني فنتناول المسؤولية الجنائية.

#### الفرع الأول المسؤولية المدنية

ان ما إستقر عليه القانون الدولي هو ان المسؤولية الدولية للدولة تتجسد في إصلاح الضرر الواقع والتعويض وفق أحكام المسؤولية المدنية ، وترتيب المسؤولية المدنية على دولة ما لالزامها بالتعويض عن الضرر الذي سببه موظفيها اصبحت مسألة مقبولة في الممارسات الدولية<sup>٢٢</sup>. وقد تقررت المسؤولية المدنية عن انتهاك القواعد القانونية لحماية النقل البحري اثناء النزاعات المسلحة ، في نص المادتين (٣) من اتفاقية لاهاي لعام ١٩٠٧ ، والمادة (٩١) من البروتوكول الاضافي الاول الملحق باتفاقية جنيف الرابعة لعام ١٩٧٧ ، حيث اكدت المادتان على ان ((مسؤولية اطراف النزاع في حالة انتهاك احكام الاتفاقيات الدولية عن دفع تعويض اذا اقتضى الحال ذلك)) يتبين من خلال نص المادتين اعلاه انهما جاءتا دون الاشارة الى الاضرار التي تترتب على مخالفة القواعد القانونية الدولية التي تتعلق بحماية النقل البحري خلال النزاعات المسلحة ، بالرغم من كون الاضرار تمثل احد شروط انعقاد المسؤولية المدنية ان عدم الاشارة الى الاضرار كشرط لقيام المسؤولية في نصوص اتفاقيتي لاهاي وجنيف ، لا يعني قيامها بمجرد وقوع انتهاك لقواعد حماية النقل البحري ، ذلك لان الضرر يمثل سبب ترتب التعويض بحق من ينتهك قواعد حماية النقل البحري ومن المستقر عليه في الفقه والقضاء الدولي أن المسؤولية الدولية للدولة حتى الآن هي مدنية ، فإرتكابها لإحدى المخالفات الجسيمة لاتفاقيات جنيف فإنها تلتزم بتعويض الضحية عن الأضرار التي لحقت، إلى جانب إلقاء القبض على مقترفيها ومحاکمتهم، وتقع المسؤولية الدولية على الدولة إما على أساس إرتكابها لفعل غير مشروع دوليا أو على أساس الخطأ إذا كان وقوع المخالفات الجسيمة نتيجة إهمال أو تقصير منها أو بإمتناعها عن ملاحقة ومعاقبة مرتكبيها<sup>٢٣</sup>.

#### الفرع الثاني المسؤولية الجنائية

إن قواعد القانون الدولي (العرفية والمكتوبة) تقرر مسؤولية الفرد عن الجرائم التي يرتكبها متى ما شكلت اعتداء على الاسس التي تقوم عليها الجماعة الدولية، ولهذا لم تعد المسؤولية علاقة بين الدول وحدها (أي مسؤولية دولة تجاه أخرى)، وإنما من المتصور وجود حالات أخرى للمسؤولية الدولية، منها المسؤولية الجنائية للفرد على الصعيد الدولي<sup>٢٤</sup> فقد بات من المستقر عليه حاليا ثبوت المسؤولية الجنائية على المستوى الدولي للشخص عن كافة الأفعال التي يرتكبها، وتكون محل تجريم وفقا لقواعد القانون الدولي، بغض النظر عن كون الجاني قد ارتكب الفعل من تلقاء نفسه أو نفذ أوامر رؤسائه أو قادته، وقد حقق القانون الدولي الإنساني العدالة الجنائية، حيث أنه كما عمل على حماية حقوق الأفراد وحریاتهم من انتهاك الدول لها، فإنه بالمقابل يحمي الدول من الجرائم التي يرتكبها الأفراد؛ وأنه كما تتحمل الدولة المسؤولية الدولية، يتحمل الفرد المسؤولية ويطبق عليه القانون الجنائي الدولي الذي لم يخالف القانون الداخلي في مسألة تحديده المسؤولية الجنائية ، إذ اعتبر الفرد بما

يملك من حرية واختيار وحده المسؤول عن الواقعة الإجرامية الدولية<sup>٢٥</sup> والجريمة الدولية تتنوع بحسب القاعدة القانونية المنتهكة وطبيعة المصلحة المستهدفة بالحماية، لتتخذ شكل من الاشكال التي اعتمدها القانون والفقهاء الدولي، وهي الجرائم ضد السلام والجرائم ضد الانسانية وجرائم الحرب، وتعد الاخيرة من اشبع الجرائم الدولية، بالنظر الى الظرف الاستثنائي الذي يميزها عن غيرها، اذ ترتكب خلال النزاع المسلح<sup>٢٦</sup> ويثار التساؤل هنا حول التكييف القانوني لجريمة الاعتداء على وسائل النقل البحري خلال النزاعات المسلحة، فهل تعد من جرائم الحرب، ام انها من جرائم العدوان؟ تعرف جرائم الحرب بأنها ((الافعال التي تشكل خروقات جسيمة لقوانين واعراف الحرب بوجه عام سواء بحسب المفهوم التقليدي للحرب الذي يجسده قانون الحرب او بحسب مفهومها المعاصر الذي يعبر عنه قانون النزاعات المسلحة او القانون الدولي الانساني))<sup>٢٧</sup> ويعد نص المادة (٥/٨٥) من احكام البروتوكول الاضافي الاول، النص الوحيد الذي عبر صراحة عن ان الانتهاكات الجسيمة لاتفاقيات القانون الدولي الانساني تعد بمثابة جرائم حرب فقد نصت على انه ((تعد الانتهاكات الجسيمة لاتفاقيات ولهذا الملحق (البروتوكول) بمثابة جرائم حرب وذلك مع عدم الاخلال بتطبيق هذه المواثيق إن فعل استهداف وسائل النقل البحري في نزاع مسلح يعتبر الأساس الموجب للمسؤولية الدولية باعتباره انتهاكا لقواعد القانون الدولي الإنساني المتعلقة بحماية وسائل النقل البحري؛ حيث تبدو هذه القواعد أكثر وضوحاً فيما يتعلق بالانتهاكات الجسيمة ضد وسائل النقل البحري باعتبارها من الجرائم الدولية، وعليه يكون فعل الاعتداء على وسائل النقل البحري في سياق نزاع مسلح، جريمة حرب في أحكام القانون الدولي الإنساني، حسبما تنص عليه الفقرة الخامسة من المادة (٨٥) من البروتوكول الإضافي الأول لاتفاقيات جنيف لعام ١٩٤٩ وقد عرفت المادة (٢/٨) من النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية لعام ١٩٩٨ جرائم الحرب وقسمتها الى اربع فئات وهي :

- أ- الانتهاكات الجسيمة لاتفاقيات جنيف المؤرخة ١٢ آب/ أغسطس ١٩٤٩ .
- ب- الانتهاكات الجسيمة الاخرى للقوانين والاعراف السارية على المنازعات المسلحة ذات الطابع الدولي
- ج- الانتهاكات الجسيمة للمادة (٣) المشتركة بين اتفاقيات جنيف الاربع المؤرخة ١٢ آب/ أغسطس ١٩٤٩، في حال وقوع نزاع مسلح غير ذي طابع دولي.

د- الانتهاكات الجسيمة الاخرى للقوانين والاعراف التي تنطبق في المنازعات المسلحة غير ذات الطابع الدولي في اطار القانون الدولي العام لذا فإن الانتهاكات والاعتداءات التي ترتكب ضد وسائل النقل البحري خلال النزاعات المسلحة تكيف على انها جرائم حرب، ومن ثم تقام المسؤولية الجنائية بحق مرتكبيها، وما يؤكد ذلك هو نص المادة (١٣/ب/٢/٨) التي نصت على انه ((تعني جرائم الحرب تدمير ممتلكات العدو او الاستيلاء عليها ما لم يكن هذا التدمير او الاستيلاء مما تحتمه ضرورات الحرب)). وما يؤكد ذلك قيام محكمة نورمبورغ بتوجيه تهمة ارتكاب جرائم حرب الى (دونيتز)، وذلك كونه شن حرب الغوصات المخالف لبروتوكول البحرية لعام ١٩٣٦ التي قامت المانيا بالانضمام اليه، وقد قامت الغوصات الالمانية بالاعتداء على جميع السفن التجارية سواء كانت للدول المعادية لها او للدول المحايدة في ظل تجاهل للقانون الدولي من قبل الالمان<sup>٢٨</sup> اما جريمة العدوان فقد ورد تعريفها في القرار الذي اصدرته الجمعية العامة للأمم المتحدة في سنة ١٩٧٤ بأنها ((استخدام القوة المسلحة بواسطة دولة ضد السيادة او السلامة الاقليمية، او الاستقلال السياسي لدولة اخرى او بأي شكل اخر يتعارض مع ميثاق الامم المتحدة))<sup>٢٩</sup> كما عرفت ايضا في تعديل النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية في سنة ٢٠١٠ بأنها ((قيام شخص ما، له وضع يمكنه فعلا من التحكم في العمل السياسي أو العسكري للدولة أو من توجيه هذا العمل بتخطيط أو إعداد أو بدء أو تنفيذ فعل عدواني يشكل بحكم طابعه وخطورته ونطاقه، انتهاكا واضحا لميثاق الأمم المتحدة))<sup>٣٠</sup> وقد تعددت صور جريمة العدوان ومن بينها ما يلي<sup>٣١</sup>:

- أ- الغزو او الهجوم بواسطة القوات المسلحة لاحدى الدول ضد اقليم دولة اخرى او اي احتلال عسكري ينشأ عن هذا الغزو او الهجوم او ضد اقليم دولة اخرى عن طريق استخدام القوة .
- ب- الضرب بالقنابل بواسطة القوات المسلحة لاحدى الدول ضد اقليم دولة اخرى .
- ج- حصار موانئ او شواطئ احدى الدول بواسطة القوات المسلحة لدولة اخرى لذا فإن الاعتداء على وسائل النقل البحري يمكن ان تكيف كجريمة عدوان عندما يتم استهدافها بالقنابل من قبل القوات المسلحة لاحدى الدول، وكذلك عند حصار موانئ او شواطئ احدى الدول من قبل القوات المسلحة لدولة اخرى. لذا نرى بأنه بالامكان ان تعد جريمة الاعتداء على وسائل النقل البحري جريمة عدوان وجريمة حرب في ذات الوقت فنكون امام تعدد للجرائم، ذلك لان جريمة العدوان تتحقق بالهجوم المسلح ضد دولة اخرى سواء عن طريق ضرب وسائل النقل البحري

بالقنابل او حصار موانئ الدولة ، وتتحقق خلال حرب العدوان هذه جريمة الحرب متى ما خالفت الدولة قوانين واعرف الحرب من خلال الاعتداء وتدمير وسائل النقل البحري اثناء حرب العدوان ، اي ان الفعل الواحد يشكل جريمتان ، جريمة حرب وجريمة عدوان .

### المطلب الثاني آثار المسؤولية الدولية

لا يعد تقرير المسؤولية هدفا في حد ذاته إنما يهدف التقرير إلى إمكانية اقتضاء المتضرر لحقه من حيث جبر الأضرار التي لحقت به، وهو ما يعبر عنه بالآثار والتي تتمثل في التعويض أو الترضية أو المحاكمة أو الجمع بين هذه العناصر لذا سنتناول آثار المسؤولية الدولية عن انتهاك قواعد الحماية الدولية للنقل البحري وذلك في فرعين نخصص الأول لبيان آثار المسؤولية المدنية ، في حين نخصص الفرع الثاني لبيان آثار المسؤولية الجنائية .

#### الفرع الأول آثار المسؤولية المدنية

يترتب على قيام المسؤولية الدولية متى ما توفرت شروطها اثارا تهدف في مجملها الى تعويض الطرف المتضرر، والذي يتخذ اشكالا مختلفة بحسب طبيعة الضرر واحيانا صفة المتضرر، على ان صور التعويض لا تخرج عن اعادة الحال الى ما كان عليه اذا كان ذلك ممكنا ، الى جانب التعويض المالي متى ما استحال اعادة الحال الى ما كان عليه قبل وقوع الضرر ، فضلا عن الترضية كأحد صور التعويض عن الضرر المعنوي . عليه سنتناول صور الاثار التي تترتب على المسؤولية الدولية وكالاتي :

اولا : وقف العمل غير المشروع يعد الالتزام بوقف العمل غير المشروع لا سيما الاضرار بوسائل النقل البحري من اهم آثار المسؤولية الدولية ، ويكون ذلك من خلال الكف عن العمل الضار او بإلغائه او بالقضاء على المصدر المسبب للضرر ، من دون الخوض في إزالة الآثار الناجمة عنه أو معرفة مدى الأضرار التي أحدثها منذ لحظة بدئه حتى وقفه، ومن باب أولى قبل الخوض في كيفية ونوعية التعويض المناسب لذلك، وسواء أكان العمل المسبب للضرر قد صدر بفعل إيجابي أم سلبي، وإيا كان مصدره، من قبل أجهزة دولة أو فرد أو أي شخص آخر من أشخاص القانون الدولي، إذ إن التزام الشخص محل المسؤولية بوقف العمل الضار لا سيما النقل البحري ، يتحدد بالوسائل أو التدابير التي تكفي لهذا الوقف<sup>٣٢</sup>. ومن التطبيقات القضائية على هذه الحالة قضية الأنشطة العسكرية وشبه العسكرية ضد نيكاراغوا عام ١٩٨٦ ، حيث اكدت محكمة العدل الدولية هذه الفكرة ، واعلنت انه يتعين على الولايات المتحدة الامريكية ان توقف فوراً وتتخلى عن كل عمل يشكل انتهاكا للالتزامات القانونية المذكورة ، وان وضع الالغام في موانئ نيكاراغوا او بالقرب منها يشكل اعتداء على حرية المواصلات والتجارة البحرية ، ملحقا ضررا بالغا بنيكاراغوا ، وعلى الولايات المتحدة الامريكية واجب اتجاه نيكاراغوا بإصلاح كل الاضرار التي سببتها لها<sup>٣٣</sup>.

ثانيا : اعادة الحال الى ما كان عليه (التعويض العيني) يقصد بالتعويض العيني أن على الدولة التي ارتكبت عملا غير مشروع ضد دولة أخرى واجب إعادة كل ما استحوذت عليه من ممتلكات أو أشياء أو أموال أو أوضاع قانونية أو واقعية إلى الدولة الضحية وعلى حالتها الأولى وطبيعتها الأصلية قبل وقوع الفعل الضار، فيعد هذا الإجراء الصورة الأصلية لإصلاح الضرر، بحيث لا يتم اللجوء إلى التعويض النقدي وغيره إلا إذا أصبح الرد العيني أمر غير ممكن<sup>٣٤</sup>. ان إعادة الحال إلى ما كان عليه تتحقق بإحدى الوسيلتين: الأولى مادية، و تتمثل في إعادة الأشياء التي تم الاستيلاء عليها بطريقة غير قانونية، كإعادة الأقاليم التي تم احتلالها، أو رد الأموال التي تمت مصادرتها من الأجانب، أو إعادة الممتلكات التي تم نزعها، أو إعادة السفن أو الطائرات التي تمت مصادرتها، أو الإفراج عن الرهائن أو الأشخاص المحتجزين بشكل غير قانوني، أما الوسيلة الثانية فهي قانونية ، و تتمثل في إلغاء أو تعديل أي إجراء أو قانون أو قرار إداري أو حكم قضائي ، بما يؤدي إلى إزالة الانتهاك وإعادة الحال إلى وضعه الذي كان عليه<sup>٣٥</sup>.

ثالثا : التعويض المالي ان التعويض المالي يعد أحد صور إصلاح الضرر الناجم عن فعل غير مشروع دوليا، ويقصد به في المعنى الفني الدقيق دفع مبلغ من المال إلى أحد أشخاص القانون الدولي لإصلاح ما لحق به من ضرر، متى ما استحال إصلاحه عينا بإعادة الحال إلى ما كان عليه، كما يستحيل إصلاحه بأي صورة من صور إصلاح الضرر ، فالتعويض ذو أهمية خاصة في سد الثغرات التي لا يمكن أن يفي بها إعادة الحال إلى ما كان عليه، ولذلك فهو أكثر أنماط إصلاح الضرر شيوعا فهو يؤدي إلى جبر كامل للضرر وهو نتيجة طبيعية لثبوت المسؤولية الدولية<sup>٣٦</sup>. ويجب أن يشمل التعويض المالي الاضرار المادية والمعنوية سواء كانت مباشرة أو غير مباشرة متى إرتبطت بالفعل الغير مشروع، كما يجب أن يأخذ هذا التعويض بعين الاعتبار الفائدة والتي تحدد على أساس الوضع المالي العام السائد في العالم ، وهذا ما وضعته لجنة المطالبات الامريكية- الالمانية المختلطة في ١٩٢٣ من أسس للتعويض عن الاضرار المعنوية التي أصابت عائلات الضحايا الذين ماتوا نتيجة نسف غواصة ألمانية للسفينة (لوزيتانيا) وهذه الاسس تشمل الخدمات التي يؤديها المتوفى للمطالبين بالتعويض

والمبالغ التي كان يؤديها إليهم وما أصابهم من حزن وألم نفسي بسبب موته مع مراعاة عمر المتوفى وجنسه وحالته الصحية ومركزه الوظيفي والاجتماعي وقدراته الذهنية والمادية ودخله والفترة المتوقعة لعمره<sup>٣٧</sup>.

### الفرع الثاني آثار المسؤولية الجنائية

تعد العقوبة الصورة النموذجية للجزاء الجنائي الدولي ، فهي الاثر المترتب على انتهاك احكام هذا القانون، وتعني قدر من الالم الذي يوقعه المجتمع الدولي على من يثبت ادانته بإرتكاب احدى الجرائم الدولية، متى توفرت اركان كل جريمة مجتمعة ، الا ان العقوبة لا تحظى في مجال القانون الدولي بذات الدقة والوضوح الذي تتميز بهما في القانون الداخلي ، وذلك بسبب الطابع العرفي للقانون الجنائي الدولي الذي لم تقنن حتى الان غالبية احكامه<sup>٣٨</sup>. لذا سنتناول العقوبات الدولية التي تترتب بحق مرتكب الجريمة الدولية وكالاتي :

- ١- عقوبة الاعدام : تعد عقوبة الاعدام من اقدم العقوبات تاريخيا ، حيث لجأ اليها الانسان منذ القدم ، وهي من العقوبات البدنية ، كما وتعد من اشد العقوبات جسامة وخطورة ، وذلك بالنظر الى ما لاهمية وقدسية الحق الذي تسلبه، ويلاحظ بأن النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية لم يأخذ بالاعدام كعقوبة للجرائم الواردة بنص المادة الخامسة منه ، وكذلك الحال في النظامين الاساسيين لمحكمة يوغسلافيا وراوندا ، اذ لم تتضمن اي منهما النص عليها<sup>٣٩</sup>.
- ٢- العقوبات السالبة للحرية : يقصد بالعقوبات السالبة للحرية تلك التي تتضمن حرمان المحكوم عليه من حقه في التنقل والحرية ، حيث تسلبه هذا الحق اما نهائيا او بشكل مؤقت ، بحسب ما يحدده الحكم الصادر بالادانة ، ويلاحظ خلو النظام الاساسيان لكل من محكمتي نورمبرغ وطوكيو من النص على هذه العقوبة واكتفت بالنص على عقوبة الاعدام<sup>٤٠</sup> وقد تضمن النظام الاساسي نوعين من العقوبات التي يمكن للمحكمة الجنائية الدولية أن توقعها على الشخص المدان بإرتكاب جريمة من الجرائم التي تدخل في إختصاص المحكمة وهما عقوبات أصلية وعقوبات تكميلية وذلك على النحو الاتي :

أ - السجن المؤقت: وهو السجن لعدد محدد من السنوات، ويجب الا يزيد عن ٣٠ سنة.

ب - السجن المؤبد: أي السجن مدى الحياة، ولكن يشترط لكي تطبق المحكمة الجنائية الدولية عقوبة السجن المؤبد أن تكون هذه العقوبة مبررة بالخطورة البالغة للجريمة المرتكبة ومبررة بالظروف الخاصة للشخص المدان أي الظروف الشخصية المتصلة بالجاني .

- ٣- العقوبات المالية : وهي تلك التي تصيب الذمة المالية للمحكوم عليه، وتتمثل في الغرامة والمصادرة، وتعرف الغرامة بأنها إلزام المحكوم عليه بدفع مبلغ من النقود يقدره الحكم القضائي، وهي تعتبر عقوبة تكميلية لعقوبة السجن، وقد أخضع النظام الأساسي مسألة تقدير قيمة الغرامة للسلطة التقديرية للمحكمة شأنها شأن عقوبة السجن<sup>٤١</sup>. وتعد الغرامة من اقدم العقوبات وترجع في اصلها الى نظام الدية الذي كان مطبقا في الشرائع القديمة ، وهي نظام يختلط فيه العقاب بالتعويض ثم تطورت بعد ذلك الى ان اصبحت في الشرائع الحديثة عقوبة خالصة خالية من معنى التعويض<sup>٤٢</sup>. أما المصادرة فتعني نزع ملكية المال من صاحبه جبرا منه و إضافته إلى ملك الدولة دون مقابل، وفي نظام روما يجوز أن يتم مصادرة العائدات والممتلكات والأصول الناتجة بصورة مباشرة، أو غير مباشرة من إرتكاب جريمة العدوان دون المساس بحقوق الغير حسن النية<sup>٤٣</sup>.

### الذاتة

بعد الانتهاء من البحث في موضوع المسؤولية الدولية عن الاخلال بسلامة النقل البحري خلال النزاعات المسلحة ، ومن خلال الدراسة التي تمت حول مختلف الجوانب لهذا الموضوع ، توصلنا الى مجموعة من الاستنتاجات بالاضافة الى المقترحات التي نوصي بالاخذ بها ، وهي كالاتي :

### اولا : الاستنتاجات

- ١- لم تعرف الاتفاقيات الدولية النقل البحري ، بل اکتفت بتنظيم الملاحة في البحار كما في اتفاقيتي جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ، في حين ان اتفاقيات النقل البحري تناولت تعريف عقد النقل البحري وليس نشاط النقل البحري.
- ٢- ان النقل البحري هو عملية نقل الاشياء والاشخاص من مكان الى اخر من خلال البحر ، اذ يتطلب حصول تغيير مكاني للشيء ، اي انتقاله من مكان الى اخر ، وان تكون الوسيلة المستخدمة في النقل هي السفينة ، فضلا عن كون العملية قد تمت بحرا.
- ٣- يترتب على الاخلال بالالتزام الدولي المتمثل في حماية النقل البحري خلال النزاعات المسلحة واستهدافها قيام المسؤولية الدولية بحق من استهدف وسائل النقل البحري وبحارتها، سواء كان فرد او دولة وذلك نتيجة لانتهاك اعراف وقوانين الحرب.
- ٤- ان الانتهاكات والاعتداءات التي ترتكب ضد وسائل النقل البحري خلال النزاعات المسلحة تكيف على انها جرائم حرب، ومن ثم تقام المسؤولية الجنائية بحق مرتكبها.

٥- ان الآثار التي تترتب على قيام المسؤولية الدولية، تكون بحسب صورها فآثار المسؤولية المدنية تهدف في مجملها الى تعويض الطرف المتضرر، والذي يتخذ اشكالا مختلفة بحسب طبيعة الضرر وحيانا صفة المتضرر، وهي لا تخرج عن اعادة الحال الى ما كان عليه اذا كان ذلك ممكنا ، الى جانب التعويض المالي متى ما استحال اعادة الحال الى ما كان عليه قبل وقوع الضرر ، بالاضافة الى الترضية كأحد صور التعويض عن الضرر المعنوي، اما آثار المسؤولية الجنائية فتتمثل في العقوبة التي يوقعها القانون الدولي على من يثبت ادانته بارتكاب احدى الجرائم الدولية، متى توفرت اركان كل جريمة مجتمعة.

### ثانيا : المقترحات

- ١- ابرام اتفاقيات دولية توفر حماية كافية لوسائل النقل البحري خلال النزاعات المسلحة ، من خلال النص في بنودها على حظر استهداف السفن والموانئ البحرية التجارية ومنع عرقلتها وذلك لضمان سلامة النقل البحري.
- ٢- تعديل احكام النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية ، والنص على تجريم استهداف النقل البحري كجريمة دولية ، وعدم الاكتفاء بما ورد فيه من احكام عامة تتعلق بأوصاف الجرائم الداخلة ضمن اختصاص المحكمة .
- ٣- تشديد العقوبات بحق مرتكبي جريمة الاعتداء على وسائل النقل البحري بالاخص خلال النزاعات المسلحة ، لما لهذه الافعال من اثر على تهديد السلم والامن الدوليين ، واضرار للتجارة الدولية .
- ٤- الدعوة الى ابرام اتفاقيات جديدة لتنظيم النزاعات المسلحة البحرية وعدم الاكتفاء بما ورد في اتفاقيات لاهاي ، وذلك نظرا للتطورات التي شهدتها هذه النزاعات والزام اطراف النزاع بعدم استهداف وسائل النقل البحري سواء كانت لاطراف النزاع او للدول المحايدة .

### المصادر والمراجع

#### اولا : الكتب

- ١- د. ابراهيم عناني ، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، ١٩٧٩.
- ٢- ابراهيم عناني ، قانون البحار، الجزء الاول ، دار الفكر العربي، القاهرة ، ١٩٧٥.
- ٣- د. اسامة عبد العزيز ، التنظيم القانوني لعقد النقل بطريق الحاويات ، منشأة المعارف، الاسكندرية ، ٢٠٠٤.
- ٤- اسراء صباح الياسري ، التنظيم الدولي للمناطق المحمية دراسة في ضوء القانون الدولي الانساني ، ط١، ٢٠١٨.
- ٥- خلف محمد رمضان الجبوري ، أعمال الدولة في ظل الاحتلال ، دار الجامعة الجديدة ، الأسكندرية ، ٢٠١٠.
- ٦- د. سامي سالم الحاج ، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد ، معهد الانماء العربي ، بيروت - لبنان ، ط١، ١٩٨٧.
- ٧- د . عادل احمد الطائي ،
- ٨- د. عبد المنعم خلاف ، غرامة التأخير ومكافأة كسب الوقت في النقل البحري ، دار النهضة العربية ، ١٩٨٨ .
- ٩- د. عصام العطية ، القانون الدولي العام ، دار المسلة للطباعة والنشر، بغداد ، ٢٠٢٢ .
- ١٠- د . عصام عبد الفتاح مطر ، القضاء الجنائي الدولي مبادئه وقواعده الموضوعية والاجرائية ، الاسكندرية ، ٢٠٠٨ .
- ١١- علي ابراهيم ، القانون الدولي العام ، ج٢، دار النهضة العربية ، مصر ، ١٩٩٧.
- ١٢- علي حسن يونس ، اصول القانون البحري ، دار الحمامي للطباعة .
- ١٣- لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ٢٠٠١.
- ١٤- د. مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط٢، ٢٠١٢.
- ١٥- د . محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في ابعاده الجديد ، منشأة المعارف ، الاسكندرية.
- ١٦- د. نزار العنبيكي ، القانون الدولي الانساني ، دار وائل للنشر ، عمان ، ٢٠١٠.
- ١٧- يوسف ابيكر محمد ، محاكمة مجرمي امام المحاكم الجنائية الدولية ، دار الكتب القانونية ، ٢٠١١.
- ١٨- د.يوسف المصري ، القانون البحري الدولي ، دار العدالة ، القاهرة ، ط١ ، ٢٠١١ .

#### ثانيا : الرسائل والاطاريح

- ١- مريم ناصري ، فعالية العقاب على الانتهاكات الجسيمة لقواعد القانون الدولي الانساني ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة الحاج لخضر - باتنة ، ٢٠٠٩.

- ٢- فلاح مزيد المطيري ، المسؤولية الدولية الجنائية للأفراد في ضوء تطور القانون الدولي الجنائي ، كلية الحقوق ٢٠١١ .  
٣- نصر الدين قليل ، مسؤولية الدولة عن انتهاكات القانون الدولي ، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، ٢٠١٧ .  
٤- بو بكر عبدلي ، المسؤولية الدولية عن الاعمال غير المشروعة في المجال البيئي ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة د . الطاهر مولاي سعيدة ، ٢٠١٨ .

### ثالثا : البحوث

- ١- د. ياكور الطاهر ، المسؤولية الدولية عن انتهاك احكام القانون الدولي الانساني وتطبيقاتها ، مجلة صوت القانون ، المجلد الثامن ، العدد (١) ، ٢٠٢١ .  
٢- بدر الدين شبل ، العقوبة الدولية الجنائية في النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية ، مجلة العلوم الاسلامية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد الخامس عشر .  
٣- خطيب سيدي محمد ، بلقرصات رشيد ، أهمية قطاع النقل في دفع التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد و المناجمنت، جامعة تلمسان، عدد ٦ ، ابريل ٢٠٠٧ .

### رابعا : المصادر الأجنبية

- 1- MALCOLM N. SHAW, International Law , FIFTH EDITION, Cambridge University Press,2003,p701.

### هوامش البحث

- ١ . علي حسن يونس ، اصول القانون البحري ، دار الحماي للطباعة ، ص ٣٢٧ .  
٢ نقلا عن : د. عبد المنعم خلاف ، غرامة التأخير ومكافأة كسب الوقت في النقل البحري ، دار النهضة العربية ، ١٩٨٨ ، ص ٨٤ .  
٣ نقلا عن : د. يوسف المصري ، القانون البحري الدولي ، دار العدالة ، القاهرة ، ط ١ ، ٢٠١١ ، ص ٢٢ .  
٤ لقد تولى مؤتمر الامم المتحدة للتجارة والتنمية لعام ١٩٩١ مهمة التفريق بين وسيلة النقل وواسطة النقل ، فواسطة النقل هي البحر ، الطريق البري ، السكك الحديدية ، الممرات المائية الداخلية ، الجو ، اما وسائل النقل فهي السفينة ، سيارة الشحن ، القطار ، الطائرة ، مركب الملاحة البحرية . ينظر : د. اسامة عبد العزيز ، التنظيم القانوني لعقد النقل بطريق الحاويات ، منشأة المعارف، الاسكندرية ، ٢٠٠٤ ، ص ٤٥٣ .  
٥ عرفت المادة (٦/١) من اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري (هامبورغ) والتي اعتمدت من قبل الجمعية العامة للامم المتحدة في ١٩٧٨ بقرارها المرقم (٤٨/٣٤) ، عقد النقل البحري بإنه ((عقد يتعهد الناقل بموجبه ، بأن ينقل بضائع بطرق البحر من ميناء الى اخر لقاء اجرة (...)).  
٦ المادة (٣/١) من اتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا او جزئيا ، اعتمدت من قبل الجمعية العامة للامم المتحدة في ١١ كانون الاول لعام ٢٠٠٨ بقرارها المرقم ٦٣/١٢٢ ، ينظر منشورات الامم المتحدة للقانون التجاري الدولي فيينا ٢٠٠٩ .  
٧ المادة (٣/١) من اتفاقية النقل البحري بين المملكة الاردنية الهاشمية والجمهورية الهيلينية .  
٨ المادة (٤/١) من الاتفاقية اعلاه .  
٩ المادة (٣/١) اما الاتفاقية المصرية الهندية بخصوص النقل البحري التي عقدت في ٢٠ ايلول ٢٠١٦ .  
١٠ لطيف جبر كوماني ، مسؤولية الناقل البحري ، عمان، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ٢٠٠١ ، ص ١١٠ ، ١٠٩ .  
١١ خطيب سيدي محمد ، بلقرصات رشيد ، أهمية قطاع النقل في دفع التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد و المناجمنت، جامعة تلمسان، عدد ٦ ، ابريل ٢٠٠٧ ، ص ١٢٦ وما بعدها .  
١٢ د. سامي سالم الحاج ، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد ، معهد الانماء العربي ، بيروت - لبنان ، ط ١ ، ١٩٨٧ ، ص ٣٨٦ .  
١٣ د . مصطفى كمال طه ، اساسيات القانون البحري ، منشورات الحلبي الحقوقية ، ط ٢ ، ٢٠١٢ ، ص ٣١ . و د. سيد ابراهيم الدسوقي ، الوسيط في القانون الدولي العام ، الكتاب الرابع قانون البحار ، دار النهضة العربية ، ص ١٤ .  
١٤ ابراهيم عناني ، قانون البحار، الجزء الاول ، دار الفكر العربي، القاهرة ، ١٩٧٥ ، ص ٧٨ .

- ١٥ المادة (١) من اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة ١٩٨٨.
- ١٦ د. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ط٢، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، ٢٠١١ ، ص٦٦.
- ١٧ ابراهيم العناني ، مصدر سابق، ص١٠٣.
- ١٨ علي ابراهيم ، القانون الدولي العام ، ج٢، دار النهضة العربية ، مصر ، ١٩٩٧، ص٣٨٤.
- ١٩ د. عصام العطية ، القانون الدولي العام ، دار المسلة للطباعة والنشر، بغداد ، ٢٠٢٢، ص١٩٨.
- ٢٠ د. ابراهيم العناني ، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، ١٩٧٩، ص٣٠٨.
- ٢١ د . محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في ابعاده الجديده ، منشأة المعارف ، الاسكندرية ، ص٢٦.
- ٢٢ نصر الدين قليل ، مسؤولية الدولة عن انتهاكات القانون الدولي ، اطروحة دكتوراه ، كلية الحقوق ، جامعة الجزائر ، ٢٠١٧ ، ص١٩.
- ٢٣ يوسف ابيكر محمد ، محاكمة مجرمي امام المحاكم الجنائية الدولية ، دار الكتب القانونية ، ٢٠١١، ص٤٤٣.
- ٢٤ د. ياكور الطاهر ، المسؤولية الدولية عن انتهاك احكام القانون الدولي الانساني وتطبيقاتها ، مجلة صوت القانون ، المجلد الثامن ، العدد (١) ، ٢٠٢١ ، ص١٠١.
- ٢٥ يوسف ابيكر محمد ، مصدر سابق ، ص٤٤٧، ٤٤٨.
- ٢٦ اسراء صباح الياسري ، التنظيم الدولي للمناطق المحمية دراسة في ضوء القانون الدولي الانساني ، المركز العربي للنشر والتوزيع ، ط١، ٢٠١٨، ص٢٦٢.
- ٢٧ د. نزار العنبيكي ، القانون الدولي الانساني ، دار وائل للنشر ، عمان ، ٢٠١٠، ص٥٧٣.
- ٢٨ فلاح مزيد المطيري ، المسؤولية الدولية الجنائية للافراد في ضوء تطور القانون الدولي الجنائي ، كلية الحقوق ، جامعة الشرق الاوسط ، ٢٠١١، ص١٠٤.
- ٢٩ المادة (١) من قرار الجمعية العامة للامم المتحدة رقم ٣٣١٤ الصادر في سنة ١٩٧٤ (دورة - ٢٩) .
- ٣٠ المادة (١/٨) مكرر من النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية بموجب التعديل .
- ٣١ المادة (٣) من قرار الجمعية العامة للامم المتحدة رقم ٣٣١٤ الصادر في سنة ١٩٧٤ (دورة - ٢٩)
- ٣٢ د . عادل احمد الطائي ، المرجع السابق ، ص ٣٠ ، ٣١.
- ٣٣ MALCOLM N. SHAW, International Law , FIFTH EDITION, Cambridge University Press,2003,p701.
- ٣٤ خلف محمد رمضان الجبوري ، أعمال الدولة في ظل الاحتلال ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ٢٠١٠، ص٥٨.
- ٣٥ بو بكر عبدلي ، المسؤولية الدولية عن الاعمال غير المشروعة في المجال البيئي ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة د . الطاهر مولاي سعيدة ، ٢٠١٨ ص٥٩
- ٣٦ بو بكر عبدلي ، مصدر سابق ، ص ٦٢ .
- ٣٧ نصر الدين قليل ، مصدر سابق ، ص٣٤٩.
- ٣٨ د . عصام عبد الفتاح مطر ، القضاء الجنائي الدولي مبادئه وقواعده الموضوعية والاجرائية ، دار الجامعة الجديدة ، الاسكندرية ، ٢٠٠٨ ، ص ٣٠٤.
- ٣٩ مريم ناصري ، فعالية العقاب على الانتهاكات الجسيمة لقواعد القانون الدولي الانساني ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق ، جامعة الحاج لخضر - باتنة ، ٢٠٠٩ ، ص١٤٣.
- ٤٠ مريم ناصري ، مصدر سابق ، ص ١٤٥ .
- ٤١ رفيق عطوط ، جريمة العدوان في القانون ، رسالة ماجستير ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، ٢٠١٩ ، ص٨٢ .
- ٤٢ بدر الدين شبل ، العقوبة الدولية الجنائية في النظام الاساسي للمحكمة الجنائية الدولية ، مجلة العلوم الاسلامية ، جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد الخامس عشر ، ص٢٢٧.
- ٤٣ رفيق عطوط ، مصدر سابق ، ص٨٢.