جامعة آمحمد بوقرة بومرداس
كلية الحقوق والعلوم السياسية – بودواو–
قسم القانون العام

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص قانون عام

المسؤولية الجزائية لربان السفينة في التشريع الجزائري

إعداد:
*بوخديمي نزيهة
*حلوان حورية

إشراف الأستاذة:
* بوعبد الله سعدة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
د.حبيباتني بثينة	أستاذة محاضرة –ب–	آمحمد بوقرة بومرداس	رئيسا
د.بوعبد الله سعدة	أستاذة محاضرة –ب–	آمحمد بوقرة بومرداس	مشرفا ومقررا
د.خرباشي حنان	أستاذة مساعدة –ب–	آمحمد بوقرة بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية 2023-2024

جامعة آمحمد بوقرة بومرداس
كلية الحقوق والعلوم السياسية –بودواو–
قسم القانون العام

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص قانون عام

المسؤولية الجزائية لربان السفينة في التشريع الجزائري

إعداد:
*بوخديمي نزيهة
*حلوان حورية

إشراف الأستاذة:
* بوعبد الله سعدة

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
د.حبيباتني بثينة	أستاذة محاضرة –ب–	آمحمد بوقرة بومرداس	رئيسا
د.بوعبد الله سعدة	أستاذة محاضرة –ب–	آمحمد بوقرة بومرداس	مشرفا ومقررا
د.خرباشي حنان	أستاذة مساعدة –ب–	آمحمد بوقرة بومرداس	ممتحنا

السنة الجامعية 2023-2024

قال الله تعالى:

(اللَّهُ الَّذي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لتَجْري الْفُلْكُ فيه بأَمْره
ولتَبْتَغُوا من فَضْله ولَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ)

"الجاثية: 12"

شكر وتقدير

الحمد لله والصلاة على الحبيب المصطفى وأله وصحبه أما بعد:

الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضله تعالى

قال الرسول صل الله عليه وسلم "من لم يشكر الناس لم يشكره الله"

وعلى إثر ذلك نتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذة المشرفة بوعبد الله سعدة على قبولها الإشراف على مذكرتنا، وعلى ما قدمته لنا من نصائح وتوجيهات قيمة كانت عونا لنا لتثمين مذكرتنا

كما نتقدم بالشكر والعرفان لأساتذتي الأفاضل كل من الأستاذ فورار العيدي جمال والأستاذ سايحي محمد على تقديم لنا يد العون والتوجيهات القيمة التي زادت من قيمة المذكرة، جزاكم الله كل خير وأطال الله في عمركما

كما أشكر موظفي المكتبة المركزية بولاية بومرداس لحسن استقبالهم لنا ومساعدتهم وتسهيل الأمور في اقتناء المراجع، وكذا عمال مكتبة الحقوق بكلية بودواو

الشكر والامتنان لكل من ساعدني في إنجاز هذا العمل من قريب أو من بعيد.

الإهـــداء

أهدي عملي هذا إلى من وضع المولى – سبحانه و تعالى– الجنة تحت قدميها ووقرها في كتابه العزيز إلى نجمتي المضيئة، أمي غاليتي، الأم المثالية التي كانت ومازلت سندا لي في كل الأوقات، حفظها الله وأطال الله في عمرها

أهدي عملي إلى العزيز الذي غاب عنا، من كان قدوتي وفخري، إلى روح الغالي أبي الطاهرة التي أسأل الله أن يتغمدها برحمته ويجعله في أعلى مراتب الجنان

إلى كل إخوتي وأخواتي وعائلاتهم الصغيرة، الذين لم يتهاونوا في دعمهم المتواصل لي طول الوقت

أهدي عملي هذا إلى من كان سببا في مواصلتي دراستي إلى روح الفقيد عكوش حسين ألف رحمة ومغفرة عليه

أهدي عملي المتواضع إلى زملائي في العمل في مديرية التربية لولاية بومرداس الذين ساندوني طول أيام الدراسة

إلى أصدقائي ومعارفي الذين أكن لهم كل المودة والاحترام، وجميع من وقفوا بجواري وساعدوني ولو بالكلمة الطيبة

بوخديمي نزيهة

الإهـــداء

إلى من أشرقت أيامي بوجودها، إلى غاليتي التي كل كلامي عنها لاينصفها، إلى قدوتي في هذه الدنيا،إلى ملكتي التي كانت الأم والأب.....إلى التي ضحت بكل ما تملك من أجلنا لتحقيق أحلامنا وتأمين راحتنا.

إليك أمي أهدي كل أعمالي

إلى الفارس الذي غادرنا، إلى من كان مصدر إلهام لكل من عرفك، إلى الذي أسس لنا مثالا للعطاء والتفاني لرحيله لن ننسى إرثه العظيم وسنحمل شعلته لتضئ طريقنا ....

لروحك أبي أهدي هذا العمل رحمة الله عليك

إلى من وثق بي وبقدراتي إلى من كان الداعم الأكبر لي في كل شئ، إلى شريك حياتي وسندي الدائم، إلى من وقف إلى جانبي كي أحقق طموحي العلمي لآخر لحظة فأنت العمود الذي نستند إليه في الصعوبات وفرحتنا في الأوقات السعيدة .

إليك زوجي وقرة عيني

إلى نجوم حياتي التي تضيئونها بأنواركم الساطعة، إلى سر سعادتي الحقيقية بوجودكم معي، إلى بناتي الثلاثة ملاك، مرام ومليسا والأمير" أمير".

أتمنى لكم دائما الصحة والسعادة والتقدم في الحياة

إلى أعز إخوتي وحيد وعبد الفتاح ولزوجاتهم وأولادهم ، فأنتم القلعة الصلبة التي أستند إليها في الصعوبات وأوقات الفرح .

أتمنى لكم السعادة والتوفيق دائما

إلى كل أفراد عائلتي وعائلة زوجي، وإلى كل من ساعدني لانجاز هذا البحث من قريب **أو بعيد.**

حلوان حورية

مقـــــدمة

تمهيد

إن حركة التجارة البحرية لا تقتصر على دولة أو قارة من القارات، بل تتعدى حدود الدول والقارات، إذ أنها عالمية الامتداد.

وتعد السفينة أقدم وسائل النقل البحري، كما تعتبر الأداة الرئيسية التي تتم بها عملية الملاحة البحرية والمبادلات التجارية، حيث تتحمل نقل حوالي تسعين بالمائة من إجمالي مبادلات التجارة العالمية، ولا تزال تحتل الصدارة في التجارة الدولية.

وتعمل الدول جاهدة للاهتمام بها أكثر، حيث بدأ التنظيم القانوني للعمل البحري بداية القرون الوسطى، إذ صدرت فرنسا مجموعة من الأوامر تهتم بشؤون البحارة، وذلك من خلال تاطير وتكوين كفاءات على أسس علمية، إذ أن الملاحة البحرية تتطلب استخدام بحريين من الرجال الفنيين والعمال، للقيام بالأعمال المختلفة على ظهر السفينة، ويطلق عليهم اسم طاقم السفينة.

وبما أن السفينة تعد الوسيلة الوحيدة لنقل الحمولة والأشخاص في البحر، فهذه الأخيرة تتطلب شخصا يكون سيدا على المجتمع الصغير الموجود على متنها، شخصا يقوم باستغلالها تجاريا، وإدارتها ملاحيا ويلازم السفينة منذ بداية الرحلة البحرية حتى نهايتها، ويتوفر على شروط ومؤهلات، محددة في الاتفاقيات الدولية والقوانين الداخلية لكل دولة ألا وهو الربان.

فالربان هو السيد الوحيد على السفينة بعد الله، هذه المقولة معروفة عالميا، بالنظر للوضعية الفريدة التي توجد فيها السفينة، فرغم التطور التاريخي الذي تشهده الملاحة البحرية، يبقى شخصا له وزنه، فهو القائد الأعلى للرحلة البحرية ورئيس الطاقم البحري، وحاكم المجتمع الصغير على متن السفينة، وباعتباره أهم أشخاص الملاحة البحرية، فهو يتمتع بسلطات واسعة واستثنائية منحها له القانون والعرف البحري، وهذا المركز الخاص للربان لا مثيل له في البر.

ولما كانت سلطات الربان واسعة، وله حرية كبيرة في تنفيذها، كان لابد من فرض رقابة قانونية عليه، حيث نجد بهذا الخصوص الكثير من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، تقيد هذه السلطات وتفرض عليه عقوبات، متى قام بالإخلال بأحد مسؤولياته المفروضة عليه أو تعسف في استعمال سلطاته، كما تثار مسؤولياته إذ ما ارتكب خطأ غير مقصود

أثناء قياداته للسفينة، وتسبب في حادث بحري أو تلوث البيئة البحرية، لأن مختلف القوانين سواء الدولية أو الداخلية فرضت على الربان واجبات والتزامات لابد التقيد بها، حتى تضمن أمن وسلامة السفينة ومن عليها، من ركاب وطاقم بحري وبضائع واتخاذ الاحتياطات اللازمة لذلك، فكل إخلال بأي منها تثار مسؤوليته.

على هذا الأساس نجد أن المشرع الجزائري، قد خص الربان في القانون البحري بالعديد من المواد، التي تبين اختصاصاته وسلطاته ومسؤولياته، والعقوبات المقررة على أفعاله.

وعملا بمبدأ تلازم السلطة والمسؤولية، نجد أن مسؤوليات الربان متعددة بتعدد هذه السلطات، من مسؤولية مدنية وتأديبية ومسؤولية جنائية، وهذه الأخيرة هي التي ارتأينا أن تكون موضوع مذكرتنا.

وتظهر أهمية موضوعنا في الدور الفريد الذي يمتاز به الربان، وتميزه بنظام خاص يختلف عما هو مطبق في العمل البري، حيث نجد أن التشريع الجزائري من خلال القانون البحري، وحتى في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالعمل البحري، تهدف إلى إحاطة الربان بحماية قانونية خاصة، بل لازمة وضرورية حتى يتمكن من أداء عمله على متن السفينة، فهو يخضع في ذلك لأحكام خاصة.

بالرغم من أهمية الدور الذي يمتاز به الربان كونه القائد الأعلى للسفينة، إلا أنه عرضة للرقابة القانونية، فأي مخالفة أو خطأ صدر منه يتعرض للمساءلة الجنائية.

الهدف من دراستنا لهذا الموضوع، يتمثل في التعرف على النظام القانوني لربان السفينة من حيث وظيفته والتزاماته وواجباته، اتجاه السفينة ككل من جهة، ومن جهة أخرى تسليط الضوء على أهم وأبرز الأحكام الخاصة, بطبيعة ونطاق المسؤولية الجزائية له، من حيت دراسة الإجراءات المتبعة والعقوبات المطبقة عليه، في حالة إثبات مسؤوليته الجنائية.

وتم اختيار هذا الموضوع، تبعا لجملة من الأسباب الذاتية والموضوعية:

الدوافع الذاتية: تتمثل في ميولنا للقانون الجنائي، رغبة منا في محاولة الإلمام بالموضوع من هذا الجانب، وذلك بتسليط الضوء على النظام القانوني لربان السفينة، وتحديد مسؤوليته.

الدوافع الموضوعية: فتتمثل في كون الموضوع مزال يشد أنظار الدارسين القانونيين، باعتباره موضوعا خصبا يتطور بتطور الزمن، وكذلك بتطور الحياة البشرية، إذ أن الملاحة أصبحت ميدانا هاما للاستثمار سواء المالي أو الاقتصادي أو العلمي.

ومن بين الدراسات التي تم الاعتماد عليها في موضوع بحثنا، مقال أريوط وسيلة بعنوان المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد – تلمسان– كلية الحقوق، قسم القانون الخاص، حيث تناولت فيها مسؤولية الربان والعقوبات المقررة له بشكل من التفصيل الذي ساهم في إيضاح وتمييز الجرائم المرتكبة من طرف الربان، إلا أنها لم تتطرق إلى الأركان المنشئة للمسؤولية الجزائية في الجرائم المرتكبة من طرف الربان.

كتاب المسؤولية الجزائية لربان السفينة في القانون البحري، للدكتور علاء الدين زكي حيث تطرق في كتابه هذا، إلى السفينة بوصفها أداة الملاحة البحرية، من خلال تعريفها وتحديد المركز القانوني لها، كما تعرض أيضا لأشخاص الملاحة البحرية من حيث القواعد الخاصة بكل طائفة من هذه الطوائف، من بينهم ربان السفينة، ليتطرق في القسم الأخير للمسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون الجنائي البحري المصري واللبناني، إلا أن هذا الكتاب لم يتطرق بصورة مفصلة عن الأفعال التي قد يقوم بها الربان وتعد جرائم يعاقب عليها ولا إلى الأركان المادية والمعنوية التي تتحقق بها جريمة الربان حتى تثبت مسؤوليته الجنائية.

كما تم الاعتماد أيضا على مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير، بعنوان النظام القانوني لربان السفينة لخواص نصيرة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق بن عكنون، سنة 2008-2009، حيث تناولت فيه تحديد المركز القانوني والوظيفي لربان السفينة من خلال البحث عن الإطار القانوني لعقد استخدامه، كما تناولت أيضا أحكام مسؤولية الربان وكيفية معالجتها من قبل الاتفاقيات الدولية ذات صلة بالموضوع والقانون البحري الجزائري، رغم أن المذكرة تخدم الموضوع كثيرا، الا أنها لم تتطرق إلى أركان جريمة ربان السفينة بالتفصيل.

وفي هذا البحث سنحاول دراسة المسؤولية الجنائية للربان السفينة، والتركيز على مختلف الجرائم التي قد يرتكبها الربان أثناء تأديته لوظيفته، مع إبراز أركان الجريمة

(الركن المادي والركن المعنوي) لكل نوع من أنواع الجرائم المرتكبة، وتحديد العقوبة المقررة لكل فعل مجرم، بالاستناد إلى قانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

وسنحاول قدر الإمكان الإلمام بالموضوع من عدة جوانب، علها تكون إضافة جديدة للموضوع.

ومن الصعوبات التي واجهتنا أثناء دراستنا للموضوع، قلة المراجع والكتب التي تعني بموضوع مسؤولية ربان السفينة بصفة عامة، والمسؤولية الجزائية بصفة خاصة، وإن وجدت فيصعب اقتنائها.

ولمعالجة هذا الموضوع تنطلق الدراسة من الإشكالية التالية:

إلى أي مدى وفق المشرع الجزائري في تحديد المسؤولية الجزائية لربان السفينة ؟

وتتفرع هذه الإشكالية إلى عدة تساؤلات فرعية أهمها:

- ما مفهوم ربان السفينة، وفيما تتمثل واجباته وسلطاته ؟
- كيف قسم المشرع الجزائري الجرائم التي يرتكبها ربان السفينة ؟
- ما هو نطاق المسؤولية الجزائية للربان عن الجرائم التي يرتكبها ؟
- فيما تتمثل العقوبات المقررة له ؟

وفيما يخص نطاق موضوع المسؤولية الجزائية لربان السفينة في التشريع الجزائري فيتمثل بالاستناد للأمر رقم 80/76 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

حيث تناوله المشرع في الباب الثاني بعنوان رجال البحر في الفصل الثاني بعنوان ربان السفينة تناول فيه مفهوم ربان السفينة وتحدي سلطاته والإجراءات المتبعة والعقوبات المقررة ضده.

للإجابة على هذه الإشكاليات وللإحاطة بكل الجوانب المتعلقة بالموضوع، اعتمدنا على المنهج التحليلي الوصفي، حيث اعتمدنا على التحليل من خلال تحليل النصوص القانونية، وتوظيفها فيما يخدم موضوعنا الحالي، والوصف اعتمدنا عليه في وصف الجرائم المرتكبة من قبل الربان.

وللإجابة على هذه التساؤلات، تم تقسيم هذا البحث إلى فصلين، الفصل الأول بعنوان الإطار المفاهيمي لربان السفينة، والذي تم تقسيمه إلى مبحثين، المبحث الأول بعنوان مفهوم ربان السفينة، والمبحث الثاني بعنوان الجرائم المرتكبة من طرف الربان.

وفـي الفصـل الثـاني فكـان تحـت عنـوان إجـراءات متابعـة ربـان السـفينة والعقوبـات المقررة لـه، والذي تم تقسيمه أيضـا إلـى مبحثين، المبحث الأول بعنوان المتابعـة الجزائيـة لربــان الســفينة، والمبحــث الثــاني تحــت عنــوان العقوبــات المقــررة لربــان الســفينة.

الفصل الأول

الإطار المفاهيمي لربان السفينة

تمهيد

باعتبار أن ربان السفينة على رأس الطاقم البحري، فهو أهم شخص في السفينة، إذ يخضع كل الطاقم المتواجد على متنها لسلطته ورئاسته، كما تظهر أهمية هذا الشخص أيضا، في الحالة التي تكون فيها السفينة في عرض البحر بعيدة عن سلطات الدولة، فله مركز فريد من نوعه يتمثل في السلطات الاستثنائية المخولة له، تمكنه من القيام بالالتزامات الملقاة على عاتقه، إلا أن الربان أثناء تأدية مهامه، قد يرتكب أخطاء ومخالفات يعاقب عليها.

وحتى نتعرف على الربان ومختلف الالتزامات الملقاة عليه، ولمعرفة الجرائم التي قد يرتكبها، خصصنا هذا الفصل لدراسة الإطار المفاهيمي للربان، وذلك من خلال التطرق لمفهوم ربان السفينة كمبحث أول والجرائم التي قد يقع فيها الربان كمبحث ثاني.

المبحث الأول: مفهوم ربان السفينة

تحمل السفينة على متنها مجموعة من الأشخاص، لكل منهم عمل متخصص به، منهم من يسهر على إنجاز عمل موكل إليه، بمقتضى عقد العمل البحري، ومنهم من يتلقى خدمة على متن السفينة، كما نجد طائفة أخرى تعرف برجال البحر، من بينهم الربان، فهو قائد السفينة ورئيس طاقمها، وبحكم هذه المكانة منحت له سلطات واسعة وعديدة، ومن أجل التطرق للموضوع بأكثر تفصيل تم تقسيم المبحث إلى مطلبين المطلب الأول نتناول فيه تعريف ربان السفينة وواجباته، أما المطلب الثاني فسنتناول سلطات ربان السفينة.

المطلب الأول: تعريف ربان السفينة وواجباته

رغم التطور الذي شهده قطاع النقل البحري عبر التاريخ، إلا أن منصب الربان يبقى له وزنه في حدود المعروف بالسفينة، حيث يتدخل في جميع عمليات الرحلة البحرية، حيث يقوم بإدارتها وتسييرها تجاريا.

وحتى نتمكن من معرفة أكثر بالربان وواجباته تم تقسيم هذا المطلب إلى 3 فروع، الفرع الأول بعنوان تعريف ربان السفينة، الفرع الثاني بعنوان تعيين الربان وعزله والفرع الثالث كان تحت عنوان واجبات ربان السفينة.

الفرع الأول: تعريف ربان السفينة

يعرف الربان لغة أنه رئيس الملاحين، وجمع كلمة ربان ربابين وربابنة، وكلمة ربان مشتقة من الربوبية، إذا كانت هذه الكلمة تنسجم مع السلطات الممنوحة له سابقا، وتقابل كلمة ربان بالعربية كلمة « master » أو « capitain » أو « skipper » بالانجليزية و « capitaine » بالفرنسية، وهذه الاخيرة مشتقة من كلمة « captus ».
و « captis » باللاتينية والتي تعني الرأس الذي يرمز إلى فكرة العقل الذي يشرف ويتحكم في بقية أجهزة وأعضاء الجسم، ثم انتقلت إلى العربية في كلمة قبطان.
وقد كانت كلمة « capitaine » في الماضي تطلق على قائد السفينة الحربية، أما قائد السفينة التجارية فيسمى« maitre » أو « patron » التي تعني ربان[1].

أما اصطلاحا فتم تعريف الربان بأنه " شخص غير مرشد السفينة ويكون مسؤولا عنها أو يتولى أمرها "، كما عرفه البعض الأخر من الفقهاء بأنه " الشخص المنوط به قيادة السفينة والذي له السلطة عليها".

يعرف الربان عامة على أنه مستخدمي السطح والمقصود به مجموع الأفراد الذين يعملون على توجيه السفينة أو يساعدون ضباط الملاحة في توجيهها، فهذا المصطلح يعبر عن الشخص الذي يمارس بصفة قانونية ومنتظمة قيادة السفينة[2].

فيما عرفه البعض الأخر بالإشارة إلى الشخص الذي يعينه، بالقول "الربان هو قائد السفينة يعينه المجهز".

في حين نجد أن هناك من توسع في تعريف الربان، مشيرا إلى قيادته للسفينة والاعتراف له بسلطات معينة، إضافة إلى العلاقات التي يرتبط بها ومركزه القانوني، بالقول" الشخص الذي يتولى قيادة السفينة، وإدارتها سواء من الناحية الملاحية أو التجارية، ويقضي ذلك الاعتراف له بسلطات معينة على ظهر السفينة"[3].

---

[1]– نصيرة خواص، **النظام القانوني لربان السفينة**، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق بن عكنون، سنة 2008–2009 ، ص 2.

[2]–Delice de cet Bertin, introduction au droit maritime, édition ellipses, 2008, page 50

[3]– قاسم ديار حطاب، **(ربان السفينة بين السلطات والمسؤوليات – دراسة مقارنة–)**، مجلة دراسات البصيرة، العدد 50، كانون الأول 2023، ص 103.

كما عرفته أيضا المادة 02 فقرة أ من الاتفاقية الدولية للعمل رقم 53 المتعلقة بالشهادات التأهيلية للربابنة جنيف 1936 " **بأنه الشخص الذي في يده قيادة السفينة**"[1].

كما يعتبر أيضا أحد أهم أفراد طاقم السفينة، فهو العضو الرئيسي في استغلال السفينة من الناحية التجارية le capitaine l'agent principale de l'exploiatation du navir[2].

وفي الجزائر تناول الأمر 76- 80 المعدل والمتمم، المتضمن القانون البحري الجزائري[3]، ربان السفينة في الفصل الثاني، من الباب الأول من الكتاب الثاني تحديدا من المادة 580 إلى 680.

وفيما يخص تعريف الربان، فنجده في المادة 384 فقرة د " يعني ربان قائد السفينة ورئيس الطاقم" فهو لا يتولى قيادة السفينة من الناحية الفنية فقط، وإنما من الناحيتين الإدارية والقانونية أيضا.

إن الربان شخصية هامة وأساسية على الإطلاق، فهو رئيس الرحلة أو المغامرة البحرية في البحر، وهو الذي يسير الرحلة عمليا، وهو القائد الوحيد والممثل للسفينة ولمختلف المصالح، ويتدخل في جميع عمليات الرحلة البحرية، المجهزين أو مالكي السفن، يضعون ثقتهم في ربانها، لإدارة السفينة وتسييرها التجاري.

ويجدر بنا التفريق بين الربان، والأشخاص الذين يتدخلون في عمليات الرحلة البحرية كالتالي:

مجهز السفينة: هو الشخص الذي يتولى إعداد السفينة للاستغلال البحري، وبتزويدها بالمؤن والوقود، والمعدات فضلا عن تزويدها بالعدد الكافي من البحارة ذات كفاءة عالية، وقد عرفته المادة 572 من القانون البحري المعدل والمتمم.[4]

---

[1] – خواص نصيرة، المرجع السابف، ص 02.

[2]–René Rodiére, Droit maritime, Sixieme edition, Dalloz, 1974, p212.

[3]– الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، (الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 10 أفريل 1977)، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1429 الموافق 25 يونيو سنة 1998، (جريدة رسمية رقم 47 المؤرخة في 27 جوان 1998)، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10 -04 المؤرخ في 18 – 08- 2010، (الجريدة الرسمية رقم 46 لسنة 2010).

[4]– نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 5.

مالك السفينة: تعتبر الملكية بالمفهوم القانوني، تخويل صاحبها سلطات مباشرة على الشيء تمكنه من استعماله، واستغلاله والتصرف فيه، وعلى هذا الأساس فإن مالك السفينة هو صاحب حق الملكية على السفينة.

الناقل: يراد بمصطلح الناقل كل شخص ابرم عقد أو ابرم باسمه عقدا مع الشاحن لنقل البضائع بحرا، أما الناقل الفعلي هو كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه بتنفيذ نقل البضائع أو جزء منه هذا النقل، كما يشمل كل شخص أخر يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ.

الشاحن: يراد به كل شخص ابرم عقدا أو ابرم باسمه أو نيابة عنه، عقد نقل للبضائع بحرا مع الناقل أو أي شخص قام بتسليم البضائع للناقل سرا، تم ذلك بواسطته أو باسمه أو نيابة عنه أو كانت تلك البضائع تتعلق بعقد النقل البحري[1].

الفرع الثاني: تعيين الربان وعزله

إن مسألة تعيين ربان السفينة وعزله من المسائل المهمة، إذ يتطلب تعيينه توافر بعض الشروط في الربان، كشهادة ربان وخبرة في قيادة أنواع السفن المماثلة للسفينة، المراد تعينه ربانا فيها، وأن يكون على دراية باستعمال الوسائل المساعدة في الملاحة، وهذه المؤهلات تختلف باختلاف نوع الملاحة البحرية، ونوع السفينة المقصودة، خاصة وانه من حيث الأصل لا يمكن للسفينة الإبحار بدون وجود ربان مؤهل[2].

وبما أن المجهز لا يستطيع القيام بمتطلبات الاستغلال البحري بمفرده، فهو في حاجة إلى من يساعده ويتولى قيادة السفينة، وإدارة الرحلة البحرية من الناحية الفنية، ألا وهو الربان الذي يترأس رجال الطاقم البحري (ضباط وملاحين)، الذين يستجيبون لأوامره ويقومون بتنفيذها لضمان حسن سير العملية البحرية بأمان، وهذا ما يفسر صلاحية الربان في اختيار أفراد طاقمه، وسواء كان المجهز مالكا للسفينة أو مستغلا لها، فإنه هو الذي يتمتع بسلطة تعيين الربان وعزله كونه هو رب عمل هذا الأخير[3].

---

[1]– نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 5.

[2]– قاسم ديار حطاب، المرجع السابق، ص 104.

[3]– وسيلة أريوط، **النظام القانوني لرجال البحر**، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد– تلمسان– الجزائر، لسنة 2017– 2018، ص 33.

وتظهر هذه السلطة الممنوحة للمجهز، في المادة 575 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم التي تنص على ما يلي "يحق للمجهز تعيين وعزل ربان السفينة مع مراعاة أحكام الفصل التالي التي تبين بصراحة مجال نشاطه"[1].

إذن المجهز هو من له الحق في تعيين الربان، بشرط أن يكون مؤهل وتتوفر فيه الشروط السابقة الذكر والمنصوص عليها في القانون، وذلك لتفادي الأضرار التي من شانها أن تلحق بالسفينة، وأشخاصها أو البضاعة الموجودة على متنها، فالمجهز لا يكون حرا في اختيار الربان، بل لابد عليه مراعاة ما يشترطه القانون.

وللمجهز أيضا حق عزل الربان في أي وقت، ويرجع ذلك إلى أن هذا الأخير يتمتع بسلطات واسعة في مباشرته لعمله، والذي يتم في جانبه الأكبر بعيدا عن المجهز، وبالتالي له حق عزله متى فقد فيه الثقة، خاصة وأن السفينة تعتبر ثروة كبيرة، لا يصح أن تبقى تحت يد من لا يؤتمن عليه[2]، إذ يقرر الفقه أن حق المجهز في عزل الربان يتعلق بالنظام العام، وبالتالي لا يجوز الاتفاق في عقد العمل البحري على حرمان المجهز من هذا الحق[3].

فإذا كان المجهز مقيدا في تعيين الربان، فإنه يملك الحرية المطلقة في عزله لأي سبب وفي أي وقت، والحكمة من هذه السلطة المطلقة في العزل، أن الربان ينفرد باختصاصات واسعة في مباشرته لعمله على السفينة، وهي في عرض البحر بعيدا عن رقابة المجهز وسلطاته، فإن عبء تحمل الخسائر التي يكون سببها خطأ الربان، تقع على المجهز، وعليه إذا كانت ثقة المجهز في الربان هي أساس تعيينه، فأمر بديهي أن يقوم بعزله إن هو فقد الثقة فيه فيما بعد، بالمقابل نجد أن الربان المعزول منح الحماية المتمثلة في الحق في التعويض إذا كان العزل تعسفيا أي دون مبرر[4].

إن معظم التشريعات تقر وتعترف بحق الربان في الحصول على تعويض جراء عزله تعسفيا وبدون عذر مقبول، ويظهر ذلك صراحة في التشريعات البحرية، على سبيل المثال مايظهر في قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 المؤرخ في

---

[1]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[2]– وسيلة أريوط، **النظام القانوني لرجال البحر**، المرجع نفسه، ص 34.

[3]– هاني دويدار، **الوجيز في القانون البحري**، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2001، ص 87.

[4]– علاء الدين زكي، **المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري(دراسة مقارنة)**،الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، كلية الحقوق الإسكندرية، سنة 2014، ص237.

1972/05/6 حيث تناولت المادة 107 و167 الطريقة التي يعزل بها الربان، فقضت المادة 107 من القانون التجارة البحرية الأردني بأنه "لمجهز السفينة الحق في تعيين ربانها وعزله على أن يعوض عليه عند الاقتضاء"[1].

أما المادة 167 فنصت على أنه " لمجهز السفينة الحق في عزل الربان في أي وقت شاء، بشرط أن يعوض عليه في حالة عزله بدون عذر مشروع ".

إن المشرع الجزائري يعتبر الربان نائب قانوني عن المجهز، يسأل هذا الأخير عن تصرفاته التي تخل بهذه النيابة، وقد نصت المادة 583 من القانون البحري الجزائري على أن "يمثل الربان المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيه مؤسسته الرئيسية أو الفرع، وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة".

فيكون المشرع الجزائري في تقريره مثل هذا الوضع، يؤدي إلى الاحتكام والالتزام بأحكام القواعد العامة المنظمة للوكالة، التي تلزم الموكل تعويض الوكيل عن الضرر الذي يلحقه من جراء عزله، ولو كانت الوكالة أجرة (المادة 581 من القانون البحري الجزائري)[2].

الفرع الثالث: واجبات ربان السفينة

منح المشرع الجزائري للربان سلطات استثنائية، تمكنه من تنفيذ المهام الملقاة على عاتقه على أحسن وجه، كما ألقى على عاتقه التزامات تحد من إساءة استعمال السلطات الاستثنائية التي منحه القانون إياها، ومن بين هذه الالتزامات ما هو إداريا يلزم بمقتضاه الاحتفاظ بوثائق معينة تضمن سلامة أداء الرحلة للوصول إلى الميناء بسلام، ومنها ما هو مفروض على عاتق الربان بموجب نص القانون[3].

أولا: التزامات الربان الإدارية

استنادا لنص المادة 594 من القانون البحري الجزائري[4]، نجد أن المشرع اشترط على مالك السفينة أو من يمثله قانونا (الربان)، ضرورة الاحتفاظ بأوراق معينة على ظهر

[1] – قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 المؤرخ في 1972/05/6.

[2]– رابح طاهير، **محاضرات في القانون البحري الجزائري**، جامعة عبد الرحمن ميرة، بجاية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2022 – 2023، ص51.

[3]– عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، **المركز القانوني للربان وسلطاته**، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية سنة 2005، ص 91.

[4]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

السفينة، ضمانا لسلامة أداة الرحلة البحرية من جهة، وسلامة ما عليها من أرواح وأموال من جهة أخرى، بغية تحقيق الهدف المنشود، وهو وصول أداة الرحلة البحرية إلى ميناء الوصول بسلام، حتى يتحاشى مالك السفينة أو من يمثله قانونا، ما فرضه المشرع من جزاءات رادعة تمكنه من عقاب من يخالف أوامره، فعلى كل من مالك السفينة أو من يمثله قانونا، الوفاء بالالتزامات الإدارية المفروضة عليه[1].

1- الاحتفاظ بالوثائق الإدارية للسفينة

الوثائق التي يتعين على الربان الاحتفاظ بها في السفينة هي أوراق السفينة[2]، وتتمثل خاصة في الدفترين، دفتر الحوادث الرسمية ودفتر الخاص بالآلات المحركة.

كما يجب ترقيم دفتر الحوادث الرسمية للسفينة، والتأشير عليه من الإدارة البحرية المختصة، وأن يذكر فيه الحوادث الطارئة، والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية، الخاصة بحالة الجو والبحر، وبيان الجرائم التي يرتكبها البحارة أو المسافرين، والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم، والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة[3].

ودفتر الحوادث الرسمية للسفينة لها نفس حجية الدفاتر التجارية، في الحالة التي يتم فيها تدوين الوقائع المادية، وذلك طالما كان مستوفيا للشروط التي يتطلبها القانون.

والدفتر الثاني الذي على الربان الإمساك به، هو الدفتر الخاص بالآلات المحركة وذلك في السفن ذات محرك، يذكر فيه كمية الوقود التي أخذها الربان عند السفر وما يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة[4].

2- الوفاء بالالتزامات الإدارية

هي التزامات يفرضها القانون على الربان قبل الجهات الإدارية وأهم هذه الالتزامات:

التزام الربان وفقا لإحكام القانون البحري المختص، التأشير عليه وذلك خلال أربعة وعشرون ساعة، من وصول السفينة إلى الميناء المقصود أو المكان أين رست فيه اختيارا

---

[1]- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المرجع السابق، ص 92-93.

[2]- كمال حمدي، **القانون البحري، السفينة ــ أشخاص الملاحة البحرية ــ استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، الإرشاد)**، منشأة المعارف بالإسكندرية، سنة 1997، ص 279.

[3]- محمود شحماط، **المختصر في القانون البحري الجزائري**، دار العلوم للنشر والتوزيع، جامعة عنابة، سنة 2010 ص 53.

[4]- كمال حمدي، المرجع السابق، ص280.

أو اضطرارا، ويكون التأشير خارج الجزائر من القنصل أو من السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده.

ويلتزم الربان طبقا لنص المادة 604 من القانون البحري المعدل والمتمم[1]، انه في حال ما إذا طرأت أثناء الرحلة، حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو الأشخاص الموجودين عليها، بإعداد تقرير يعرف بالتقرير البحري، ويتعين عليه أن يقدم هذا التقرير إلى الإدارة البحرية المختصة، خلال أربعة وعشرون ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المرسى، ويقدم التقرير خارج الجزائر إلى القنصل أو السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده، وتتولى الجهة التي تسلمت التقرير تحقيقها، بسماع أقوال البحارة والمسافرين إذا اقتضى الأمر ذلك، وجمع المعلومات التي تساعد في الوصول إلى الحقيقة، وتحرير محضر بكل ذلك وتسلم صورة منه إلى الربان[2].

ويعد التقرير البحري بعد إجراء التحقيق، حجة بما هو وارد فيه، إلا أن تلك الحجة غير مطلقة، إذ يجوز لكل ذي مصلحة، إثبات عكس ما جاء بالتقرير، وذلك بكافة طرق الإثبات، ولا يجوز للربان فيما عدا الضرورة القصوى، أن يشرع في تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور[3].

ثانيا :التزامات الربان القانونية

للربان على ظهر السفينة البحرية، سلطات ومكنات لا تضاهيها أي سلطة أخرى، إذا ما قرنت بغيره من رجال الضبط القانوني، بل تمتد هذه السلطة إلى المساس بالذمة المالية للآخرين، عن طريق إبرامه تصرفات عن المجهز أو الشاحنين، وكل هذه السلطات القانونية والتجارية للربان، تقتضي أن يكون لها حدود، لذا فرض المشرع على الربان التزامات معينة، وتعتبر هذه الالتزامات ضمانة أكيدة لما منح له من سلطات.

وتتلخص التزامات الربان القانونية في التزامات تجاه المجهز، وأخرى تجاه الشاحنين والثالثة اتجاه الغير[4].

---

[1]- لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

[2]– محمود شحماط، المرجع السابق، ص ص 54 – 55.

[3]– كمال حمدي، المرجع السابق، ص 281.

[4]– عبد الرحيم عبد الله العوض العمودي، المرجع السابق ص 106.

1- التزامات الربان تجاه المجهز

على الرغم من أن الربان يرتبط بالمجهز بواسطة علاقة تعاقدية، إلا أنها من نوع خاص، فأحيانا نجده تابعا له تبعية غير مطلقة، وأحيانا أخرى نجده ممثلا قانونيا له.

ولكن الغموض الذي يعتري هذه العلاقة، يدفعنا للتعرض لمختلف الآراء الفقهية حول المسالة[1].

فذهب رأي إلى القول أن الربان يرتبط مع المجهز بعقد عمل، وهذا الرأي وإن كان يفسر تطبيق الأحكام العامة في عقد العمل البحري على الربان، إلا أنه يأخذ عليه أن الربان لا يقوم بأعمال مادية فحسب، بل يقوم أيضا بأعمال قانونية، في حين أن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية دون القانونية، لذلك اتجه الرأي الأخر إلى القول بان الربان ليس عاملا لدى المجهز، وإنما هو وكيل عنه بأجر، وهذا الرأي وإن كان يفسر حق المجهز المطلق في عزل الربان في أي وقت، إلا انه يعاب عليه أن يتجاهل ما يقوم به الربان من أعمال مادية لا يمكن اعتبارها ملحقة باختصاصاته القانونية التابعة لها[2].

والرأي الثالث يرى أن ما يربط الربان بالمجهز، علاقة قانونية شرطية، فانعقاد العمل يعتبر بمثابة شرط يؤدي تحقيقه إلى إسناد مركز قانوني للربان، وعلى هذا يكون الربان بمثابة نائب قانوني وليس وكيل، وما يعاب على هذا الرأي انه اخرج حقيقة ما يربط الربان بالمجهز بأنه في الأخير عقد رضائي[3].

ويظهر موقف المشرع الجزائري، من خلال نصوص مبعثرة في القانون البحري، إذ تنص المادة 384 من القانون البحري بأن رجل البحر (ومن بينهم الربان)، كل شخص يعمل على متن السفينة، فكلمة يعمل تدل على أن المشرع يعتبر علاقة الربان بالمجهز علاقة عمل، وتأكد المواد 412-411 منه على نفس الطبيعة.[4].

---

[1]- وسيلة أريوط (**المركز القانوني لربان السفينة**)، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد الرابع، العدد 02، جوان 2018، ص 525.

[2]- مصطفى كمال طه، **القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التامين البحري)**، الدار الجامعية الإسكندرية، سنة 1993، ص 135.

[3]- محمد بوراس، **المبسط في القانون البحري الجزائري(مقدمة في القانون البحري، الملاحة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية)**، النشر الجامعي الجديد، تلمسان الجزائر، سنة 2021، ص 128.

[4]- محمد بوراس، المرجع السابق، ص 129.

بتفحصنا لأحكام القانون البحري، بدءا من المادة 460 نجد أنها صريحة بنصها على أن: "الربان الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم ويمثل المجهز على متن السفينة."[1] ويمكن أن نستكشف صفة الوكيل من خلال المادة 577 من نفس القانون التي جاء فيها: "يكون المجهز مسؤولا عن أعماله، وأعمال وكلائه في البر والبحر، الذين يساعدونه في استغلال السفينة ..." ، أيضا نجد المادة 583-584 كلها تحدد صفة الربان بأنه وكيل عن المجهز[2].

في ضوء ماتقدم، يمكن القول انه كلما تعلق الأمر بالأعمال الفنية كقيادة السفينة، تكون العلاقة بين الربان والمجهز علاقة عقد عمل بحري، وفي الاختصاصات الإدارية والتجارية تكون علاقة وكالة[3].

2- التزامات الربان اتجاه الشاحنين

من واجب الربان أن يعتني بشكل مناسب بالبضائع التي في عهدته، وأن يقوم بما هو ضروري من اجل المحافظة عليها، وهي على ظهر السفينة أثناء الرحلة، إذ قد تستدعي من بعض الربان القيام ببعض التصرفات لصالح الشاحنين، وهذا ما جعل البعض يتساءل عن طبيعة العلاقة التي تربطه بهم[4].

حيث أشارت المواد 695 وما بعدها من القانون البحري، لبعض صلاحيات الربان لاسيما عند تعرض البضاعة للخطر، من خلال نظرية تحمل الخسائر المشتركة، ومنه نجد اختلاف الفقه حول تحديد الطبيعة القانونية، لما يربط الربان بالشاحنين، فذهب رأي إلى اعتبار أن الربان يعد وكيل وكالة ضمنية للشاحن، ويعاب على هذا الرأي أن الوكالة عقد لا يقوم إلا بأركانه ولا يمكنه افتراضه.

ولذلك اتجه رأي أخر، واعتبر الربان ممثل قانوني لكل ذوي الشأن على متن السفينة، وهذا ما يفسر التزامه بإنقاذ البضاعة، وبتأجير سفينة أخرى عند عدم صلاحية السفينة الأولى للملاحة، والتزامه بالتضحية لإنقاذ الشحنة في حالة الخسائر المشتركة[5].

---

[1]- لأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

[2]- وسيلة اريوط، **المركز القانوني لربان السفينة**، المرجع السابق، ص 528.

[3]- محمد بوراس، المرجع السابق، ص 129.

[4]- وسيلة اريوط، **المركز القانوني لربان السفينة** المرجع نفسه، ص 529.

[5]- بوراس محمد، المرجع السابق، ص 130.

ويذهب الرأي الثالث، إلى اعتبار الربان نائب عن الشاحنين بنص القانون، فهو ملزم قانونا بالمحافظة على الشحنة البحرية، وملزم أيضا أمام أصحابها استنادا إلى قواعد المسؤولية التقصيرية، فضلا عن مسؤولية مالك السفينة أو مجهزها طبقا لقواعد المسؤولية التعاقدية.

أما موقف المشرع الجزائري، يظهر من خلال المادة 587 التي توضح واجب الربان اتجاه الشاحنين، والعلاقة التي تربطه بهم حيث جاء فيها :" يجوز للربان في حالة استعجال، أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة، كحفظ حقوق المجهز والسافرين وذوي الحق في الحمولة، ويعد الربان في هذه الحالة، مسير لأعمال المسافرين وذوي الحقوق في الحمولة.

كما يتجلى من خلال المواد 590، 591، 599 التي تحدد صفة الربان وتمتعه بالنيابة القانونية التي أضفاها عليه المشرع، فالربان هو الممثل القانوني لكل من له مصلحة من الرحلة البحرية، ولو تطلب منه الأمر القيام بعمل مستقل لصالح الشاحنين ونيابة عنه[1].

3- التزامات الربان اتجاه الغير:

حدد نص المادة 608 من القانون البحري[2]، قاعدة عامة مفادها مسؤولية الربان عن أخطائه، حيث تنص المادة على انه : " يتعين على الربان ممارسة نشاطاته المهنية بعناية الربان النزيه، ويكون مسؤولا عن كل خطأ من خلال ممارسته لمهامه".

فنص المادة لم يخرج عن أحكام القواعد العامة، التي أوجبت ضمان محدث الضرر، حتى لو كان غير مميز، ومفاده أن الربان يلتزم باحترام حقوق الغير، التي تتعلق بالرحلة البحرية، سواء تمثلت في أداتها أو في الرسالة البحرية التي على متنها، ليلتزم قانونا بضمان الضرر الذي لحق بالغير، وإذا شكل فعله جريمة مؤثمة قانونا انعقدت مسؤوليته جزائيا[3].

---

[1]- وسيلة اريوط، **المركز القانوني لربان السفينة**، المرجع السابق، ص ص 529-532.

[2]- الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم

[3]- عبد الرحيم عبد الله العوض العمودي، المرجع السابق، ص 112.

المطلب الثاني: سلطات ربان السفينة

لما كان ربان السفينة يعد وحده قائدا للسفينة وسيد الرحلة البحرية، فإنه يقتضي ذلك الاعتراف تمتعه بسلطات واختصاصات واسعة واستثنائية يمارسها على متن السفينة، وهي تنقسم إلى سلطات عامة (الفرع الأول)، وسلطات خاصة (الفرع الثاني)

الفرع الأول: السلطات العامة لربان السفينة

بما أن الربان هو القائد الوحيد على متن السفينة وهو قائد المجتمع الصغير، فإن كل سلطات الدولة في مواجهة أفراد المجتمع، التي تكون على ظهر السفينة، يعتبر هو المكلف بها ممثلا بذلك الدولة، من أجل سد غياب السلطات العامة على ظهر السفينة ومن عليها[1]، غير أن هذه السلطات مؤقتة، فهي مرتبطة بزمن مدة الرحلة البحرية فقط، وهي تشمل فقط السلطات التي لها علاقة بالرحلة البحرية وهي تنحصر في:
سلطات الربان كضابط شرطة قضائية، سلطة التوثيق، سلطة حفظ الأمن والنظام، سلطة التأديب وتوقيع العقاب.

أولا: سلطات الربان كضابط شرطة قضائية (سلطة التحقيق)

يعتبر الربان القائد والرئيس على متن السفينة المتواجدة في البحر، وهي بعيدة عن سلطات الدولة، حيث سلم الفقه بأنه يمكن للربان القيام باختصاصات وسلطات الدولة العامة التي تقتضيها الظروف[2]، إلى حين وصول السلطات المختصة فهو يمارس سلطة التحقيق في أي جريمة ترتكب على ظهر السفينة، بعيدا عن سلطات دولة العلم، وهذا ما نصت عليه المادة 456 من القانون البحري[3]، حيث يقوم الربان بجمع الاستدلالات وإجراء التحريات، التي لا تحتمل التأخير وتحضير محضر بذلك[4]، وبعد إجراء التحقيق وتحضير المحضر، يأمر الربان بحبس المشتبه فيه بصفة احتياطية وتسليمه على متن

---

[1]– محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، **القانون البحري (السفينة – أشخاص الملاحة البحرية)**، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت 2011، ص 244.

[2]– عبد الحق لجداري، **محاضرات في القانون البحري**، جامعة تبسه، ص 26.

[3]– الأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[4]– عاطف محمد الفقي، **قانون التجارة البحرية**، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية 2007، ص197.

باخرة حربية جزائرية، أو وضعه تحت تصرف السلطة المختصة في أول ميناء جزائري، وفقا لما دلت عليه أحكام المادة 456 من القانون البحري الجزائري[1].

وفي هذا الشأن، أضفى المشرع صفة الضبطية القضائية على الربان، فيما يتعلق بالجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة، وهي في عرض البحر، سواء أكان مرتكبها طاقم السفينة أو المسافرين الموجودين على متنها[2]، وهذا ما نصت عليه المادة 557 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم بقولها:

"زيادة على ضباط الشرطة القضائية والأشخاص المذكورين في التشريع المعمول به فإن الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة مخالفات أحكام هذا الكتاب هم:

- ربابنة السفن التي ارتكبت على متنها المخالفات.
- المتصرفون في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري.
- الأعوان المحلفون التابعون للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ".

فرغم أن ربان السفينة ليس له صفة الضبطية القضائية، إلا أنه يعد من الأشخاص المؤهلين لبحث ومعاينة الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة وهذا ما نصت عليه المادة 557 من القانون البحري السالفة الذكر.

كما تشير المادة 562 من نفس القانون[3]، إلى أن الربان يقوم فورا بإجراء التحقيق، متى علم أن هناك مخالفة ارتكبت على متن السفينة الذي هو قائدها، كما يقوم باستجواب مرتكب المخالفة حول الوقائع المنسوبة إليه، كما يستمع إلى شهود الإثبات، وفي حالة ارتكاب مخالفة أو جنحة أو جناية، يجوز للربان أن يضع مرتكبيها تحت المراقبة على متن السفينة طول فترة الرحلة.

على أن يقوم الربان بعد استكمال إجراءات التحري والتحقيق، بإرسال المحاضر التي تتعلق بالتحريات، ومعاينات المخالفات الموقعة والمعدة وفقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية، إلى وكيل الجمهورية المختص[4].

---

[1]- يوسف التوامي أحمد **(سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري)**، دفاتر البحوث العلمية، المجلد، 10 العدد 2، سنة 2022، ص 552.

[2]- نصيرة خواص، المرجع السابق، ص65.

[3]- الأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[4]- يوسف التوامي أحمد، المرجع السابق، ص 552.

ثانيا : سلطة التوثيق

يعتبر الربان بمثابة موثق وضابط الحالة المدنية، للأشخاص الموجدين معه على ظهر السفينة من ركاب وملاحين، فهو الذي يثبت كل ما يحدث أثناء السفر، وفي عرض البحر، من وقائع الميلاد والوفاة والزواج أو الطلاق، أو بإتباع الإجراءات المنصوص عليها في القوانين الخاصة بالأحوال المدنية، كما يختص بتحرير التصرفات التي تشترط فيها الرسمية[1].

1-سلطة الربان باعتباره ضابط الحالة المدنية

يعتبر الربان ضابط الحالة المدنية، حيث عليه إثبات كل ما يحدث أثناء السفر، من ولادة أو وفاة، وهذا ما نجده في نص المادة 596 من القانون البحري الجزائري بنصها على أنه "يحق للربان كما يجب عليه تسجيل بيانات الأحوال المدنية، من ولادة أو وفاة على متن السفينة وخلال رحلتها، وسندات الوكالة والموافقة والإذن وأيضا قبول الوصايا"[2]

كما نصت المادة 68 من الأمر 20/70 المؤرخ في 19 فيفري 1970 المتعلق بالحالة المدنية "إذا تمت الولادة خلال سفر بحري، يحرر عقد الميلاد خلال خمسة أيام من الولادة، بناءا على تصريح الأب أو الأم وإلا فمن قبل شخص أخر"[3].

وبناءا على نص المادة 68 من الأمر 20/70 السالفة الذكر، يجب على الربان أن يحرر وثيقة ميلاد، إذا ما وقعت ولادة أثناء الرحلة البحرية على ظهر السفينة، وذلك استنادا إلى تصريح يقدمه أب المولود أو أمه أو أي شخص أخر، خلال مدة أقصاها 5 أيام، تحسب ابتداء من يوم وقوع الولادة، وفي طريق الرحلة، وعلى الربان عند وصوله إلى أول ميناء، أن يودع نسختين من وثيقة الميلاد التي حررها أثناء الرحلة البحرية، بمكتب التسجيل البحري إذا ما كان الميناء جزائريا، أو إيداعه لدى القنصلية أو أي هيئة سياسية جزائرية مكلفة بالإشراف على شؤون الحالة المدنية، للمواطنين الجزائريين المقيمين في الخارج إذا كان الميناء أجنبي.

إلى جانب تقييد الولادات، فإن الربان يختص كذلك بتقييد الوفيات لجميع الأشخاص الموجدين على متن السفينة معه، سواء كانوا من المسافرين أو الطاقم البحري خلال 24

---

[1]- نصيرة خواص، المرجع السابق، ص73.

[2]- الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[3]- المادة 68 من الأمر 70- 20 المؤرخ في 19 فيفري 1970 المتعلق بالحالة المدنية.

ساعة بعد الوفاة، ثم يتم إيداع الوثيقة بنفس الإجراءات الخاصة بواقعة الولادة، وهذا ما أكدته المادة 87 من الأمر السالف الذكر.

2- سلطة الربان كموثق وأساس هذه السلطة

إن لربان السفينة سلطة توثيق العقود، والوصايا والتصرفات التي تصدر من رجال الطاقم أو من المسافرين، والتي يشترط فيها الرسمية، بالإضافة إلى سلطة إبرام عقود الزواج[1].

وهذا مانجده في نص المادة 596 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم[2]، حيث أن الربان يتمتع بسلطة توثيق الوصايا التي يبرمها البحارة أو المسافرين، كما يقوم بتوثيق عقود الزواج التي تبرم على ظهر السفينة[3].

فالربان إذن يقوم بنفس الأعمال التي يقوم بها الضابط العمومي، من توثيق العقود التي تشترط الرسمية لصحتها أو التصديق على التوقيعات فيها، وتسجيل سندات الوكالة أو الإذن أو حتى قبول الوصايا[4].

وتجدر الإشارة إلى أن ممارسة ربان السفينة لهذه السلطة، مقيد بحيز مكاني يتمثل في كون الأحداث تقع على متن السفينة، من وقائع وتصرفات دون غيرها، كما أنه مقيد كذلك بنطاق زمني، يمتد خلال الرحلة البحرية فقط، وهذا مما يستخلص من المادة 596 السالفة الذكر.

فالربان إذن ليس موظف عام، وإنما هو تابع للمجهز بموجب عقد عمل بحري فردي، والضرورة هي التي أملت عليه ذلك الوضع وتوجب إسناده هذه السلطة[5].

---

[1]- ربان مدحت عباس خلوصي، **السفينة والقانون البحري**، المملكة المتحدة، سنة 1993، ص 103.

[2]- لأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[3]- نصيرة خواص، المرجع السابق، ص ص73- 75.

[4]- يوسف التوامي أحمد، المرجع السابق، ص550.

[5]- وسيلة أريوط، **(ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية)**، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الخامس، ص 418.

ثالثا: سلطة حفظ الأمن والنظام

يعد الربان الرئيس السلمي لجميع أفراد الطاقم البحري، فهو يتولى طول الرحلة البحرية حفظ الأمن والنظام، وتشمل سلطاته هذه طاقم السفينة، والمسافرين والبضائع المشحونة، وهذا ما نصت عليه المادة 460 من القانون البحري[1].

"ولكن سلطة ربان في شأن حفظ النظام وأمن السفينة وسلامة الرحلة، لا يقتصر على هؤلاء فقط بل تمتد إلى كل الأشخاص الموجودين على السفينة"[2].

ويستمد الربان سلطاته في هذا الشأن، من نص المادة 452 القانون البحري الجزائري.

فالربان هو من له السلطة العامة، لكافة الأشخاص المبحرين على متن السفينة، وفي حالة عدم وجوده، يتولى مهامه البحار الذي يستطيع فعلا قيادة السفينة، ويكون مؤهلا لذلك.

فعلى الربان العمل على تأمين النظام والأمن على متن السفينة، وأن يسهر على التنفيذ السليم للرحلة التي شرع فيها.

ومن أجل تحقيق ذلك، يستعمل الربان جميع الوسائل الضرورية والمتاحة، بموجب النصوص القانونية السارية، وهذا ما نجده في نص المادة 453 القانون البحري الجزائري[3].

وللمحافظة على الأمن والنظام في السفن، فإن بعض التشريعات تجيز للربان أن يتخذ من وسائل القوة اللازمة لذلك، ولتحقيق هذا الغرض يمكن له طلب المعونة من الأشخاص المسافرين عليها، وأن يعمل في الموانئ بمعونة إدارة التفتيش البحري أو القنصل حسب الأحوال، كما يجوز له عند الضرورة طلب تدخل السلطة المحلية[4].

أما بالنسبة للتشريع الجزائري في قانونه البحري، فيرى أنه يجوز للربان عند ممارسة سلطته أثناء الرحلة البحرية، أن يوقف احتياطيا أي شخص موجود على متن السفينة، لكن غير مرخص له باستعمال القوة، أو الإكراه البدني أو الحبس الاحتياطي إلا في حالة

---

[1]– نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 49.

[2]– هاني دويدار، **الوجيز في القانون البحري**، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، سنة 2004، ص 93.

[3]– يوسف التوامي أحمد، المرجع السابق، ص 551.

[4]– هاني دويدار، المرجع السابق، ص 93.

ما إذا ظهر أو اتضح أن الوسائل الأخرى كانت غير كافية، وهو ما نستخلصه من نص المادتين 454 و455 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

نستنتج من كل ماسبق أن سلطة الربان في استعمال القوة أو الإكراه البدني أو الحبس الاحتياطي، يعد استثناءا ولا يلجأ إليه إلا من اجل الحفاظ على الأمن والنظام على متن السفينة، في حالة ما إذا كانت الوسائل الأخرى المتاحة صارت غير مجدية لتحقيق الهدف[1].

رابعا: سلطة التأديب وتوقيع العقاب

إن سلطة التأديب تخول لربان السفينة، الحق في توقيع العقوبة على البحارة، إذا ارتكب احدهم إحدى المخالفات التالية: كالمشاجرات أو السكر عندما يكون في عرض البحر أثناء الرحلة البحرية[2].

الفرع الثاني: السلطات الخاصة للربان

باعتبار الربان ممثلا للمجهز على السفينة، نجده يباشر نوعين من السلطات:
سلطات فنية تتعلق بالملاحة البحرية، التي تقوم بها السفينة، وسلطات تجارية تتمثل في إبرام العقود والتصرفات اللازمة، لإدارة السفينة واستغلالها[3].

أولا: السلطات الفنية للربان

تعتبر قيادة السفينة من مسؤولية الربان، فهو من يتولى قيادة السفينة بنفسه، ولا يسند أمرها إلى غيره، إلا في حالات الضرورة القصوى كالمرض، أو تلك الحالات التي ينزل فيها الربان من السفينة إلى الموانئ لأغراض المصلحة، أو لأغراض أخرى مقبولة اعتياديا، وهذا طبقا لما ورد في نص المادة 581 من القانون البحري، ويتمتع الربان بمجرد تعيينه قائدا للسفينة بسلطة مطلقة في قيادتها من الناحية الفنية، وبالتالي لا يخضع في هذا الشأن لتعليمات وأوامر المجهر، ويعتبر المسؤول الوحيد عن سير وحركة السفينة في المياه التي تمر بها، وفي أماكن الرسو والاقتراب، حيث نجد أن الربان يستمد سلطته تلك مما ورد في نص المادة 592 من القانون البحري[4]، وله وحدة اتخاذ كافة الإجراءات

[1]– يوسف التوامي أحمد، المرجع السابق، ص 552.
[2]– قاسم ديار حطاب، المرجع السابق، ص 108.
[3]– محمد فريد العريني ومحمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 245.
[4]– يوسف التومي أحمد، المرجع السابق، ص 271.

الفنية اللازمة لسلامة الرحلة، دون أن يتلقى بشأنها تعليمات من المجهز عن طرق رسائل عبر المذياع[1].

لقد نصت عدة مواد من القانون البحري على أداء الربان لسلطته الفنية، المتمثلة في قيادة السفينة، وتفرض آداب القيادة على الربان واجبات معينة وهي[2]:

أ . أن يقوم الربان وحده بقيادة السفينة وإدارة الرحلة البحرية، ويقوم مقامه الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة في حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر.

ب .أن يراعى في قيادته للسفينة الأصول الفنية في الملاحة البحرية، وأن يراعى إلى جانب ذلك الاتفاقيات الدولية النافذة في الجزائر، والعرف البحري وكذلك الأحكام المعمول بها في الدول التي توجد فيها السفينة.

ج . أن يحافظ على صلاحية السفينة وما يقتضيه ذلك، من التحقق من كفاية المؤن وما يلزم السفينة، من بدء الرحلة حتى دخول السفينة إلى مرسى أو ميناء مأمون، ويفرض مثل هذا الالتزام على عاتق الربان، نظرا للخطورة التي يمكن أن تنجم عن تخليه عن قيادة السفينة، ويترتب عن ذلك أن الربان لا يمكنه الدفع بعدم التنفيذ بعد بدء الرحلة، بسبب أي نزاع يثور بينه وبين المجهز، فمن الضروري ترجيح اعتبارات أمن وسلامة السفينة والأرواح والأموال الموجودة عليها، على اعتبارات المصالح الخاصة للربان، إذ وجب على هذا الأخير، أن يلتزم بعدم التخلي عن قيادة السفينة حتى وإن بلغه نبأ عزله.

هـ . عدم مغادرة السفينة أو أمر الموجودين بها من بحارة أو ركاب بتركها، إلا بسبب خطر محدق، وذلك بعد أخذ رأي ضباطها، إلا أنه في هذه الحالة يجب إنقاذ النقود وأوراق السفينة، وأثمن البضائع إذا تيسر له ذلك، وهذا طبقا لما ورد في نص المادة 599 من القانون البحري .

و . أن يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة، عند دخولها الموانئ أو الأنهار أو بخروجها منها أو أثناء اجتياز الممرات البحرية، وهذا ما أقرته المادة 581 من القانون البحري، وكذلك في جميع الأحوال التي تتعرض فيها الملاحة لعوائق خاصة، حتى ولو كان ملزما بالاستعانة بمرشد، فالربان ينبغي أن يكون آخر من يغادر السفينة، إذا أشرفت على الغرق

---

[1]–Michel de Juglart:**Garde et preposition**;Apropos du capitaine de navire et d'un commendant d'aéronef , Précis , Dalloz, Paris 1963, p 113.

[2]– كمال حمدى، المرجع السابق، ص 271.

أو اشتعلت فيها النيران، ويحترم الربابنة عادة هذا التقليد، ومنهم من يتعلق بسفينته فيظل على ظهرها إذا نكبت، فيهوى معها إلى قاع البحر[1].

باعتبار الربان تابعا للمجهز، فهو يقوم بقيادة السفينة، من ميناء القيام إلى ميناء الوصول، ويلتزم بإتباع خط السير الذي رسمه له المجهز، فعلى الربان مرعاة الاتجاه الملاحي المتفق عليه، كما يمنع عليه أن يرسو في ميناء غير مقرر إلا في الحالات الي يكون فيها مظطرا، كأن تحدث ظروف قاهرة كرياح شديدة أو عواصف أو خلل طرأ على آلات السفينة، كما يتمتع الربان في آدائه لوظيفته باستقلال تام ومطلق، بحيث لا يجوز للمجهز أن يصدر إليه تعليمات وأوامر في هذا الشأن، ويجب على الربان أن يرفض أي أمر من المجهز مخالف للأصول الفنية، ويبطل أي شرط يضعه المجهز ليقيد به سلطته في هذا الخصوص، والإقرار للربان بهذا الاستقلال مرجعه أن سلامة السفينة وما عليها متوقفان على حزم الربان واحترامه للقواعد الفنية للملاحة[2].

ثانيا: السلطات التجارية للربان

للربان أن يبرم العقود والتصرفات القانونية اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها، فهو الذي يتسلم البضائع ويسلمها، ويثبت هذا الاستلام بوثيقة الشحن أو بأية وثيقة أخرى[3].

لقد نصت المادة 583 من القانون البحري على أنه: "يمثل الربان المجهز بحكم القانون "أمام القضاء، وتشمل النيابة الأعمال اللازمة للسفينة والرحلة، وكل تحديد وارد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية ، فالربان يمارس السلطات التي يقرها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو البضاعة[4].

ولا يثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز، إلا في المكان الذي لا يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه، ولا يحتج بوجود المجهز أو وكيله قبل الغير، إلا إذا كان هذا الغير يعلم ذلك، ومع هذا يجوز للربان القيام بالأعمال المعتادة المتعلقة بإدارة السفينة

---

[1]– محمود شحماط، **المختصر في القانون البحري الجزائري**، دار العلوم للنشر والتوزيع، الجزائر سنة 2010، ص ص 46– 47.

[2]– كمال حمدى، المرجع السابق، ص 273.

[3]– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 133.

[4]– محمود شحماط، المرجع السابق، ص 49.

وبالإصلاحات البسيطة واستخدام البحارة وعزلهم في المكان الذي يوجد به المجهز او وكيل عنه[1].

وفي هذا الخصوص تفيد المادة 583 من القانون البحري، أن الربان يمثل المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها مؤسسته الرئيسية أو فرعها، وهذا في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة، ويحق للربان في حدود ما ذكر بالمادة المنوه عنها أعلاه، أن يستدين باسم المجهز وأن يعقد باسمه عمليات القرض، وهذا في الحالة التي تكون فيها هذه العمليات حتمية لتغطية مصاريف تصليح السفينة، أو إتمام عدد أفراد الطاقم أو التموين وحماية الحمولة، وفي حالة إعلام المجهز ولم يقم بتقديم الوسائل والتعليمات اللازمة، أو عندما يتضح بان الاتصالات مع المجهز غير ممكنة، وهو ما يستفاد من نص المادة 584 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

فهنا ربان السفينة لا يمكن أن يقوم بالتزامات أخرى إلا بموجب توكيل صريح من المجهز عملا بأحكام المادة 585 من نفس القانون، فسلطة الربان تتسع في حالة الضرورة، وفي هذا الشأن أجازت المادة 587 من القانون البحري للربان في حالة الاستعجال أن يتخذ جميع التدابير التحفظية خلال الرحلة لحفظ حقوق المجهز والمسافرين وذوي الحق في الحمولة[2].

ويلاحظ أن دور الربان في نطاق الاختصاصات التجارية، قد ضعف في الوقت الحاضر عما كان عليه في الماضي، بسبب وجود ممثلين للمجهز في الموانئ المختلفة، حيث أصبح دور الربان يقتصر على القيادة الفنية للسفينة[3].

المبحث الثاني: الجرائم المرتكبة من طرف ربان السفينة

سنتطرق في هذا المبحث إلى الأفعال التي تعتبر جرائم، والتي حددها المشرع الجزائري في القانون البحري، حيث قسمها إلى الجرائم المتعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية، والتي تعتبر كعنوان للمطلب الأول، والجرائم المتعلقة بالمساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفينة عنوان المطلب الثاني.

[1]– كمال حمدى، المرجع السابق، ص 274.

[2]– يوسف التومي، المرجع السابق، ص ص 556–557.

[3]– مصطفى كمال طه، المرجع السابق، ص 135.

المطلب الأول: جرائم المساس بأمن الملاحة البحرية

بما أن الربان سيد السفينة وأهم أشخاص الملاحة البحرية، لاسيما أن السفينة معظم وقتها تكون في عرض البحر، بعيدا عن مجهزها وعن السلطة العامة في الدولة، لذلك فان أي قرار يتعلق بمصير السفينة أو بما فوقها، إنما يكون من سلطة الربان وحده[1]، فهو ملزم بعدم ارتكاب أي فعل أو خطأ من شأنه الإضرار بأمن وسلامة السفينة ومن عليها، لذا سنتناول في هذا المطلب جريمة الإخلال بمبدأ السلامة البحرية كفرع أول، وجرائم الربان عن التلوث البحري كفرع ثاني.

الفرع الأول : جريمة الإخلال بمبدأ السلامة البحرية

تتمثل الوظيفة الفنية للربان كما ذكرنا سابقا، في قيادة السفينة وإدارتها والإشراف على الرحلة البحرية، لهذا نجد أن المشرع الجزائري قد حرص على إظهار وبيان أهم الوجبات التي يلتزم بها الربان، والتي تضمن سلامة الرحلة البحرية، وكل إخلال بإحداها يعرض السفينة ومن عليها للخطر، مما يحمل الربان مسؤولية أفعاله، لأن أي قرار قد يتخذ بشان ذلك، يكون بقرار منه باعتباره سيد وقائد السفينة ومن عليها.

ومن هذا المنطلق تتضح لنا الجرائم الماسة بالسلامة البحرية والتي تظهر في:

أولا: الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة (بإرادته أو تهاون منه)

قبل الإبحار يتعين على ربان السفينة إخضاع سفينته لإجراء المعاينة، من اجل فحصها وبيان سلامتها، ويسمى هذا الإجراء "تفتيش الوضع في الخدمة" من أجل الحصول على ترخيص الملاحة وشهادة السلامة.

فالمقصود بإجراء "تفتيش الوضع في الخدمة"، قبل وضع السفينة في الخدمة لابد من الفحص الكامل لها، من بنيتها وتمديداتها السلكية واللاسلكية وآلات الإنقاذ أو ماكيناتها ومعدات تجهيزاتها بما فيها تفتيش غاطسها.

وبعد الانتهاء من عملية التفتيش من طرف السلطة الإدارية البحرية المختصة، وبعد صدور الرأي الموافق من اللجنة المحلية للتفتيش، تسلم شهادات السلامة، كما لابد على

[1]– أسماء حريز، **نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا**، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه للعلوم، تخصص قانون خاص، جامعة وهران، سنة 2016/2015، ص47.

كل ربان أن يتولى مهمة الإشراف على تشكيل طاقم السفينة، من البحارة الأكفاء من اجل مساعدته في إدارة السفينة.

وبالتالي حتى تقوم السفينة بالملاحة البحري، لابد أن تكون في حالة جيدة وصالحة للملاحة، ومجهزة تجهيزا مناسبا وتكون صالحة، من اجل استخدامها فيما خصصت له.

فكل إخلال بهذه الإجراءات الواجب تنفيذها من قبل الربان، وإبحاره بإرادته أو تهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة، وغير مجهزة كفاية وغير معدة أو ممونة، تثبت مسؤوليته في جريمة الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة[1].

ولكي توقع عليه عقوبات لإخلاله بواجباته، لابد من توافر الأركان العامة للجريمة المتمثلة في الركن المادي والمعنوي.

فالركن المادي لجريمة الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة، المنشئ لجريمة المسؤولية الجزائية في جرائم تعريض سلامة الملاحة البحرية للخطر، لذات الاعتبارات المقررة في جرائم الضرر، إذ لابد من وجود سلوك إجرامي يترتب عليه نتيجة معينة وعلاقة سببية، فالسلوك الإجرامي هو ذلك النشاط المادي الملموس، الذي يأتيه الجاني أو يتقاعس عن تنفيذ واجب قانوني مفروض عليه.

ومما سبق واستنادا للمادة 479/ فقرة 1 و2 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، فالسلوك الإجرامي للربان في هذا النوع من الجرائم، يتمثل في إبحاره بإرادته أو بتهاون منه بسفينة تكون في حالة سيئة، وغير مجهزة بكفاية وغير معدة، الأمر الذي يعرض السفينة ذاتها أو السفن الأخرى أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية للخطر.

أما الركن المعنوي للجريمة أو ما يطلق عليه الخطأ العمدي، فهو شرط أساسي لانعقاد الجريمة التي هي أساس الواقعة المنشئة للمسؤولية، فلا جريمة بغير ركن معنوي[2]، فالقصد العمدي لهذه الجريمة، يظهر في كون ربان السفينة رغم درايته أن الإبحار بسفينة دون إجراء التفتيش عليها يعرضها للخطر، إلا أنه استمر في ذلك الفعل، لهذا يعتبر ماقام

---

[1]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد ،– تلمسان– كلية الحقوق، فسم القانون الخاص، د س ن، ص 123.

[2]– طيب إبراهيم ويس، **(شروط انعقاد المسؤولية الجزائية عن جرائم المساس بسلامة الملاحة البحرية والمينائية)**، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 08، العدد03، سنة 2021، ص ص 854–864.

به الربان فعلا عمديا يعاقب عليه القانون، مادام أنه يقع على الربان التزام سابق خاص بالأمن والحذر[1].

ثانيا: جريمة عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة

المقصود بهذه الجريمة، إبحار الربان أو محاولته للإبحار بسفينة تكون صلاحية سند أمنها قد انقضت، أو سحبت منه أو أوقف العمل به.

وهذا ما نجده في نص المادة 488 من القانون البحري الجزائري "يعاقب....او ربان يبحر بسفينته أو يحاول إبحارها، وقد انقضت صلاحية سند أمنها، أو سحبت منه أو أوقف العمل بها"، ومثل هذا السلوك تجعل من الربان مسؤولا جنائيا، بحيث حدد القانون البحري عقوبات تلائم السلوك الإجرامي المرتكب.

من خلال نص المادة، يتضح لنا أركان جريمة عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة من قبل الربان.

فالركن المادي لهذه الجريمة، يكمن في سلوك الربان الذي يعتبر فعلا مجرما، يعاقب عليه القانون ،ألا وهو الإبحار أو محاولته الإبحار بوثائق وسندات الخاصة بالسفينة والتي تثبت أمنها وسلامتها قد انقضت، وبفعله هذا يعرض السفينة ومن عليها من ركاب وطاقم السفينة والبضائع للخطر.

كما نلاحظ في نص المادة 517 من نفس القانون، الركن المادي لهذا النوع من الجرائم، حيث أن السلامة البحرية تفرض على الربان التزود بالوثائق الضرورية للإبحار والتي تهدف من ورائها المعرفة الحقيقية لوضعية السفينة وحالتها تجنبا لتعرضها لأي خطر وكل إخلال بذلك يعاقب عليه فاعلها[2].

أما الركن المعنوي لهذه الجريمة، يكمن في القصد الجنائي للربان من خلال تعمده الإبحار أو محاولته الإبحار بوثائق منتهية الصلاحية، ورغم معرفته وعلمه أن هذا الفعل مجرم قانونا ويعاقب فاعله، إلا أنه استمر في ذلك، معرضا أمن السفينة وسلامتها للخطر.

---

[1]– وسيلة أريوط، المرجع السابق، ص 124.

[2]– سامية عباس، (**الخطأ البشري والحوادث البحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري**)، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الثامن، العدد1 ، سنة 2022، ص555.

ثالثا: جريمة عدم مراعاة الاتجاه الملاحي

ونعني به إخلال الربان بالقواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة، والطريق الذي تتبعه أو إخلاله بالقواعد التي تضبط أمن الملاحة البحرية[1].

وتتمثل أركان هذه الجريمة في:

الركن المادي يظهر في الفعل الذي قام به الربان، وهو إخلاله بالقواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي، وعدم مراعاته الطريق المحدد والواجب إتباعه، حتى لا تقع السفينة أو من عليها لحوادث خطيرة، من بينها حوادث التصادم بين سفينتين.

فكل إخلال لهذه القواعد، تجعل الربان مسؤولا عن أفعاله ويعاقب عليه وفقا ما نصت عليه المادة 487 من القانون البحري.

أما الركن المعنوي يتمثل في اتجاه إرادة الربان عمدا إلى تغيير الاتجاه المحدد، وعدم مراعاته للاتجاه الملاحي.

رابعا: جريمة ترك السفينة وهي في حالة خطر

إن وظيفة الربان على متن السفينة تتمثل في قيادتها، لذا فإن تركه للسفينة وهي في عرض البحر أثناء الرحلة البحرية، وهي في حالة خطر دون ضرورة يعتبر فعلا مجرما[2].

فالربان الذي ترك سفينته سواء كان مضطرا أو لا، ولم يكن أخر من غادرها رغم أن السفينة كانت في حال خطر ولم يتخذ الإجراءات اللازمة لإنقاذ الركاب والطاقم[3]، يعتبر فعلا مجرما معاقب عليه قانونا، وهذا ما نصت عليه المادة 486 من القانون البحري.

ومن خلال نص المادة السالفة الذكر، يتضح لنا الركن المادي لهذه الجريمة، يظهر في القيام بفعل منع القانون ارتكابه، فالربان بتركه للسفينة خاصة وهي في حالة خطر، يجعل السفينة ومن عليها من الطاقم البحري والركاب والبضائع محل خطر، وأن الربان أهمل إنقاذهم وإنقاذ الوثائق الموجودة على متن السفينة، وكذا الأشياء والبضائع الثمينة قد ارتكب فعل يعاقب عليه فاعله.

الركن المعنوي لهذه الجريمة، يتمثل في اتجاه نية وإرادة الربان إلى ترك السفينة، في حين أن القانون ينص على عدم مغادرة الربان للسفينة وإن كانت في حالة خطر، وأن

---

[1]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع السابق، ص 124.

[2]– عبد الرحيم محمد علي عبد الله العمودي، المرجع السابق، ص 267.

[3]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص 124.

يكون أخر من يغادرها، فالقصد الجنائي للربان في هذه الجريمة يكمن في علمه أن تركه للسفينة وتخليه عنها، وإهماله في اتخاذ التدابير اللازمة لإنقاذ السفينة، قد يعرض السفينة ومن عليها للخطر، إلا أنه لم يكن أخر من غادرها.

خامسا: جريمة التسبب في التصادم أو الجنوح

المقصود بالتصادم البحري هو "تصادم بين منشأتين عائمتين، وأن يكون إحداهما سفينة وأن يحدث ارتطام مادي بينهما"[1].

كما عرف التصادم أيضا "أنه الارتطام المادي الذي يحصل بصورة مباشرة أو غير مباشرة بين سفينة أو أي منشأة أخرى لا ترتبط معها بعقد بغض النظر عن مكان حصول الحادث"[2].

ومن بين أسباب التصادم البحري وقوعه بسب قهري أو بسب خطأ ربان أحد السفينتين[3].

ولما كان من واجبات ربان السفينة العمل على تفادي كل الأمور التي تؤدي إلى حدوث تصادم بحري كون هذا الأخير يمس بمبدأ سلامة الرحلة البحرية، فكل اختلال بهذه الواجبات وكل مخالفة للقواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية أو أي إهمال منه تسبب لسفينته أو لأي سفينة أخرى في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف تثبت بذلك مسؤولية الربان ويعاقب عليها جنائيا عن أفعاله[4].

من خلال ماسبق واستنادا لنص المادة 493 من القانون البحري يظهر الركن المادي لجريمة التصادم البحري، في التصادم الناشئ عن خطأ الربان وعن مخالفة الأنظمة الملاحية فأي إهمال منه تسبب بالتصادم البحري أدى إلى حدوث أضرار سواء لسفينته (أضرار في هيكلها أو بضاعتها أو الأشخاص الذين كانوا على متنها)، أو لسفينة أخرى[5]، تعرض الربان الى المساءلة الجنائية.

---

[1]– علاء الدين زكي، المرجع السابق، ص 416.

[2]– خالد جاسر غفري، **القانون البحري، الطبعة الأولى**، دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع، عمان 2019/2018، ص 302.

[3]– علاء الدين زكي، المرجع السابق، ص 416.

[4]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص 125.

[5]– الياس مسعودان، **محاضرات في القانون البحري والمينائي**، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي –جيجل– ص 1.

أما الركن المعنوي فيظهر في تعمد الربان في ارتكاب الخطأ محدثا بذلك أضرارا للغير.

سادسا: جريمة الامتناع عن الإنقاذ

قبل التعريف بالجريمة لابد أولا التطرق إلى المقصود بالإنقاذ في القانون البحري يقع على عاتق ربان كل سفينة المبادرة في إنقاذ كل شخص موجود في البحر، ويكون معرض لخطر الهلاك ولو كان من الأعداء دون تعريض سفينته أو الأشخاص الموجدين فيها للخطر.

فالربان ملزم بإنقاذ الأشخاص المعرضين لخطر الهلاك في البحر سواء كانوا ركاب السفينة أو من البحار أو حتى من الأشخاص الذين كانوا متواجدين على متن الطائرة سقطوا في البحر[1].

فالربان إذن ملزم بتقديم المساعدة لشخص عثر عليه في خطر الضياع أو الموت في البحر دون تعريض أعضاء طاقمه والمسافرين للخطر[2].

كما يجب على ربان كل سفينة من السفن التي حدث التصادم بينهما أن يبادر إلى مساعدة السفن الأخرى و بحارتها وغيرها من الأشخاص الموجودين عليها دون تعرض سفينته ومن عليها لخطر جدي، وهذا ما نصت عليه المادة 484 من القانون البحري الجزائري.

وبما أن الالتزام بالإنقاذ يقع على عاتق ربان السفينة فإن أي إخلال بالتزامه يؤدي إلى مسألته جنائيا[3].

فجريمة الامتناع عن الإنقاذ تعد من جرائم الامتناع عن فعل أمر به القانون، وتتمثل في امتناع الربان من تقديم المساعدة البحرية والإنقاذ البحري.

إن جريمة الامتناع عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري، كأي جريمة أخرى تتكون من ركنين، الركن المادي والركن المعنوي.

---

[1]– هاني دويدار، المرجع السابق، ص 326.

[2]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص 125.

[3]– هاني دويدار، المرجع السابق، ص 327.

فالركن المادي لهذه الجريمة التي نحن بصددها يظهر في الموقف الذي يتخذه الربان ويتحقق بالامتناع عن تقديم المساعدة البحرية بأمر من القانون متى أمكنه ذلك[1]، سواء للأشخاص وهم في حالة خطر الضياع أو الموت.

أو في حالة امتناعه عن تقديم المساعدة والإنقاذ بعد وقوع تصادم الذي تسببت فيه سفينته وكان بإمكانه إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم و الركاب دون تعريضهم للخطر، وامتناعه عن استعماله الوسائل المتاحة له لإنقاذ طاقم وركاب السفينة المصدومة[2].

فبامتناع الربان عن تقديم المساعدة قد يؤدي بفعله هذا إلى وقوع كارثة الغرق أو الهلاك سواء للأشخاص أو للسفينة.

أما الركن المعنوي لهذا النوع من الجرائم يتمثل في اتجاه نية وإرادة الربان إلى الامتناع عن إنقاذ الأشخاص سواء بقصد الأضرار بهم ونكون في هذه الحالة أمام القصد العمدي للجريمة، أما إذا امتنع الربان عن تقديم المساعدة والإنقاذ دون قصد الإضرار وإنما حصل ذلك نتيجة للإهمال أو عدم احتياط فنكون أمام جريمة غير عمدية.

ولكي يكون الربان مسؤولا جنائيا لابد أن يكون امتناعه بتقديم المساعدة إراديا، أي تتجه إرادته إلى فعل الامتناع، ويتم هذا عن طريق علم الربان بالخطر الذي يحيط بالسفينة المغاثة وما يوجد على متنها من أشخاص، وبالرغم من هذا العلم إلا انه يمتنع عن تقديم المساعدة المطلوبة، كلما كان بإمكانه ذلك[3].

الفرع الثاني: جرائم الربان عن التلوث البحري

تثير مشكلة التلوث البحري اهتمام الدول والمنظمات الدولية والسبب في ذلك راجع إلى أن دور البحار لا يقتصر على كونها بيئة لنقل الأشخاص والبضائع، بل تعد ثروة ضخمة من ثروات المياه والموارد الطبيعية، وبالمقابل نجد في طيات القانون البحري نصوصا تعالج هذه المسألة وتعاقب الربان إذا تسبب في تلوث البيئة، وهذا التلوث إما يكون ناتجا عن حادث بحري، أو يكون جراء طرح مواد ملوثة في البحر[4].

---

[1]– طالب أحمد ميثاق، نهى خالد عيسى، **(المسؤولية الناشئة عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري دراسة مقارنة)**، مجلة دراسات البصرة، العدد 50، كانون الأول 2023، ص 343.

[2]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص 125.

[3]– طالب أحمد ميثاق، نهى خالد عيسى، المرجع السابق، ص 344 .

[4]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص 126.

أولا: التلوث الناتج عن حادث ملاحي

إن التلوث الناتج عن حادث ملاحي يعتبر من أخطر التلوثات التي تضر بالبيئة البحرية، فمعظم بحار العالم أصبحت ملوثة ومعكرة ببقع الزيت النفطي بسبب حوادث السفن التي تؤدي في غالب الأحيان إلى تلوث المياه البحرية بزيت البترول أو النفط ومشتقاتها.

ومن أجل الحد من الحوادث البحرية يقع على ربابين السفن وناقلات النفط واجب اتخاذ كامل إجراءات الحيطة واحترام قواعد الملاحة تفاديا لوقوع حادث ملاحي يضفي إلى تلوث البيئة البحرية.

ففي حالة عدم التزامه وتوخيه قواعد الحيطة والحذر، توقع عليه عقوبات لإخلاله بواجباته، ولفرض هذه العقوبات لابد من توافر الأركان العامة للجريمة والمتمثلة في الركن المادي والركن المعنوي .

فالركن المادي لجريمة التلوث الناتج عن حادث ملاحي يكمن في ذلك السلوك الإجرامي الذي يؤتيه المتهم فعلا كان أو امتناعا وينتج عنه حصول ضرر بالبيئة أو احتمال وقوعه[1].

واستنادا لنص المادة 495 من القانون البحري[2]، فالسلوك الإجرامي للربان في مثل هذا النوع من الجرائم يظهر من خلال الخطأ الذي يرتكبه لاسيما أثناء فترة القيادة سواء كان بإرادته أو بفعل الغير.

أما الركن المعنوي لهذه الجريمة فيتمثل في الخطأ العمدي كسوء قيادة السفينة وعدم أخذ الاحتياطات اللازمة من قبل ربان السفينة قبل الانتقال من منطقة لأخرى فعدم مراقبة أنابيب النفط تؤدي إلى تسربات نفطية غير متوقعة وهذا ما ينتج عنه خلل في النظام البيئي، وبالتالي يشكل خطورة على البيئة البحرية.

ثانيا: التلوث الناتج عن طرح مواد ملوثة في البحر

إن طرح المواد الملوثة في البحر يشكل ضررا بالنسبة للصحة العمومية أو عرقلة الأنشطة البحرية وإفساد ماء البحر، لهذا يمنع أن تصب أو تغمر أو تحرق في البحر

[1]– نوار دهام مطر الزبيدي، **الحماية الجنائية للبيئة**، منشورات الحلبي الحقوقية، الطبعة الأولى، بيروت سنة 2014، ص 387.

[2] – لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

مختلف المواد، غير أنه يمكن طرح المواد الملوثة في البحر من قبل السفينة في ظروف خاصة:

- تأمينا لحماية أمن السفينة ذاتها أو أمن سفينة أخرى.
- تجنب الخسائر عن السفينة أو الحمولة.
- إنقاذ الحياة البشرية في البحر.

كما يتعين على كل سفينة طرح المواد الملوثة في تجهيزات الموانئ المخصصة لهذا الغرض، وأن يدرج السبب الداعي لذلك في دفتر السفينة مع بيان حوادث الملاحة البحرية، و يجب أن يكون ذلك بناء على رخصة مسبقة تمنح وفقا لما يقتضيه التشريع المعمول به وعلى هذا الأساس يمنع منعا باتا صب مواد ملوثة في البيئة البحرية إلا في ظروف خاصة، وهذا طبقا للمادة 210 من القانون البحري الجزائري[1].

وحتى يعاقب ربان السفينة على مثل هذا النوع من الجرائم يجب توافر الركن المادي والمعنوي.

فالركن المادي لهذه الجريمة يتمثل في السلوك الإجرامي للربان من خلال طرحه لمواد ملوثة سواء بإرادته أو تأمينا لحماية أمن السفينة.

أما الركن المعنوي فيظهر من خلال الخطأ العمدي حيث يقوم برمي المواد الملوثة التي تضر بالصحة العمومية والبيئة البحرية بصفة عامة فينتج عن ذلك هلاك آلاف من الطيور وموت كميات معتبرة من الأسماك.

فطرح هذه المواد بطريقة مباشرة أو غير مباشرة يهدد صحة الإنسان ويعوق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك والأنشطة السياحية أو يفسد صلاحية مياه البحر أو يغير من خواصها[2].

ويتمثل موقف المشرع الجزائري من التلوث البحري في كون القانون الجزائري خطى خطوة جبارة تواكب روح العصر والتطور، الذي لحق مجال النقل وخاصة الأشياء التي يؤدي نقلها إلى حدوث تلوث، فمالك السفينة يعتبر مسؤولا عن كل ضرر ناتج جراء التلوث الحاصل من تسرب وطرح الوقود من السفينة طبقا للمادة 117 من القانون البحري

---

[1]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص ص 127–128.

[2]– محمود شحماط، **الموجز في القانون البحري الجزائري**، دار بلقيس للطباعة والنشر، الجزائر، سنة 2014، ص 155.

الجزائري، أما المادتين 118 و119 من نفس القانون، فتنصان على أحكام عامة وأخرى خاصة[1].

كما شرحت المواد 124 إلى 129 كيفية دفع التعويض وتوزيعها وحالات الحلول محل المالك وما يترتب عليها[2].

المطلب الثاني: جرائم المساس بنظام الملاحة والانضباط على متن السفينة

بما أن سلطات الربان واسعة واستثنائية تستوجب منه بذل جهد كبير من أجل تحقيق المراد من ورائها، وباعتباره القائد للسفينة لابد عليه احترام أنظمة الملاحة من جهة (الفرع الأول)، والانضباط على متن السفينة من جهة أخرى(الفرع الثاني).

وإخلال الربان بهذه الالتزامات وكل مساس بأنظمة الملاحة والانضباط على متن السفينة يجعل منه مسؤولا جنائيا.

الفرع الأول: المساس بنظام الملاحة البحرية

الجرائم التي يعد فيها ربان السفينة قد مس بنظام الملاحة البحرية وأخل بقواعدها هي:

أولا: الجرائم المتعلقة برفع العلم

إن ربان السفينة أثناء ممارسة الملاحة في المياه الخاضعة للولاية الوطنية تحت عدة أعلام لعدة دول تعتبر وفقا للمادة 501 من القانون البحري المعدل والمتمم أفعال توقع عليها عقوبات، وكل ربان سفينة جزائرية لا يرفع في البحر العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا تثبت مسؤوليته جنائيا ويعاقب على أفعاله[3].

وحتى تثبت مسؤولية الربان لابد من توافر الجريمة على الركن المادي والركن المعنوي لها.

فالركن المادي يتمثل في اتجاه سلوك الربان إلى مخالفة مانص عليه القانون، وهو رفع عدة أعلام لعدة دول أثناء ممارسة الملاحة البحرية في المياه الوطنية، أو عدم رفع

---

[1]– محمد زهدور، **المسؤولية عن فعل الاشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري**، دار الحداثة للطباعة والنشر، الجزائر، ص 251.

[2]– محمود شحماط، المرجع السابق ، ص ص 160–161.

[3]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع السابق، ص 128.

العلم الجزائري أو رفع علم أجنبي في سفينة جزائرية، فكل ربان قام بهذه الأفعال تقوم مسؤوليته ويعاقب على ذلك.

أما الركن المعنوي فيكمن في تعمد الربان بعدم رفع الراية على سفينته، ورغم علمه أن هذا السلوك يؤدي إلى مساءلته إلا أنه قام بالفعل المخالف.

ثانيا: الجرائم المتعلقة بالحظر المفروض من السلطة البحرية والقضائية المختصة

تتمثل هذه الجريمة في قيام الربان بإخراج السفينة من الميناء الجزائري أو مغادرة مرفأ، أو منطقة الإرساء التي توجد بها السفينة رغم وجود حظر مفروض من طرف السلطات البحرية والإدارية المختصة أو من السلطات القضائية (المادة 509 من القانون البحري المعدل والمتمم).

من خلال نص المادة 509 من القانون البحري[1]، نستخلص أركان هذه الجريمة والمتمثلة في:

الركن المادي ويظهر في سلوك الربان عند قيامه بإخراج السفينة من الميناء أو مغادرة المرفأ، رغم وجود حظر مفروض من السلطات المختصة بذلك.

فسلوك الربان في هذه الحالة مخالف لما هو منصوص عليه في القانون البحري، وكل مخالفة للقانون يقع صاحبه في مساءلة جنائية.

أما الركن المعنوي يكمن في اتجاه إرادة الربان إلى القيام بفعل منع قانونا وهو إخراج السفينة من الميناء الجزائري، أو مغادرة المرفأ رغم وجود حظر مفروض من طرف السلطات المختصة.

فرغم علمه أن إخراج السفينة من الميناء أو مغادرة المرفأ محظور عليه من طرف السلطات إلا أنه تعمد القيام به، وهذا ما يوضح توافر القصد العمدي في ارتكاب الجريمة.

ثالثا: الجرائم المتعلقة بنقل الملكية

إن طبيعة النشاط البحري تقتضي تخويل الربان القيام بأعمال تتعلق باستثمار السفينة كالتعاقد مع البحارة، والتعاقد على إصلاح السفينة، وشراء المؤن والأغذية اللازمة للرحلة، وإبرام عقود النقل، وتمثيل المجهز أمام القضاء[2].

[1]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[2]– هاني دويدار، المرجع السابق، ص 98.

فرغم هذه الاختصاصات الكثيرة والاستثنائية للربان إلا أنه لا يجوز له بيع السفينة التي يتولى قيادتها أو يحولها عمدا لفائدة شخص أخر[1]، حيث نصت المادة 513 من القانون البحري المعدل والمتمم على ما يلي: " يعاقب... كل ربان يبيع بدون ترخيص السفينة التي يتولى قيادتها أو يحول عمدا لفائدته أو لفائدة شخص أخر السفينة التي أوكلت إليه قيادتها."[2]

فكل فعل أو سلوك يرتكبه الربان يكون مخالف لما نصت عليه هذه المادة يسأل جنائيا.

وحتى تقوم جريمة نقل الملكية لابد من توافرها على الأركان العامة للجريمة وهما الركن المادي والركن المعنوي.

فالركن المادي يكون في مخالفة الربان لما نص عليه القانون البحري في مادته 513 السالفة الذكر، فالسلوك المخالف والمرتكب من طرف الربان، يكمن في بيع السفينة التي يتولى قيادتها، أو يقوم بتحويلها عمدا لفائدة شخص أخر، وتصرفه في السفينة دون توكيل خاص من مالكها، فمثل هذه التصرفات المرتكبة من طرف الربان تعتبر أفعال مخالفة للقانون تلحق ضررا بمالك السفينة، مما يجعل الربان يتعرض للمسؤولية الجنائية.

أما الركن المعنوي لهذه الجريمة، يكمن في تعمد الربان القيام بأفعال ممنوعة قانونا، وكل من ارتكبها يعاقب على أفعاله، فرغم علمه أنها أفعال لا يجوز مخالفتها، إلا أنه خالف ما منع منه واتجهت إرادته للقيام به، فاتجاه نية الربان للقيام ببيع السفينة التي يتولى قيادتها أو تحويلها لشخص أخر، والذي يلحق أضرارا للغير يجعل منه مسؤولا جنائيا.

رابعا: إتلاف الحمولة المؤونة والعتاد

استنادا لنص المادة 514 من القانون البحري المعدل والمتمم[3]، تتمثل هذه الجريمة في إتلاف الربان الحمولة التي تكون على متن السفينة، والتي يكون قائدا فيها دون ضرورة سواء كان الإتلاف جزئيا أو كليا، أو يقوم بتفريغ الحمولة رغم أنها لا تشكل خطر على وجودها على متن السفينة، و يؤدي ذلك إلى مساءلته ومعاقبته.

---

[1]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص 129.

[2]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[3]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

إن كل إتلاف للحمولة والبضائع والعتاد، التي تكون على متن السفينة من قبل الربان، دون حاجة لذلك (عدم وجود خطر ببقائها على متن السفينة)، تعتبر جريمة ويسأل عليها الربان.

ولاكتمال الجريمة لابد من توافرها على الركن المادي والمعنوي.

فالركن المادي وفقا لنص المادة 514 السالفة الذكر، هو اتجاه سلوك الربان إلى إتلاف الحمولة، والمؤونة والعتاد والتخلص منها دونما حاجة لذلك، ودون وجود ضرر من بقائها على متن السفينة، فكل إتلاف للحمولة تجعل من الربان مسؤولا جنائيا، وتوقع عليه العقوبات.

أما الركن المعنوي فيظهر في اتجاه إرادة الربان إلى إتلاف الحمولة، والعتاد دون ضرورة لذلك، فرغم العلم أن مثل هذه الأفعال تعتبر جرائم منعها القانون البحري إلا أنه قصد ارتكابها.

خامسا: الامتناع عن الالتحاق بباخرة حربية

تتمثل هذه الجريمة في امتناع ربان السفينة الذي يوجد في رحب أو ميناء أجنبي طلب منه أو استدعي، الالتحاق بباخرة حربية من نفس موطن السفينة، دون سبب شرعي على امتناعه، يجعل من الربان معرضا للمسؤولية الجنائية وتثبت عليه الجريمة[1].

وأركان هذه الجريمة تتجلى في:

الركن المادي وهو اتجاه سلوك الربان، إلى الامتناع عن فعل أمر القانون بأدائه أو القيام به، وهو امتناع الربان من الالتحاق بباخرة حربية لنفس الموطن، دون مبرر شرعي لامتناعه من تقديم المساعدة وتلبية النداء.

أما الركن المعنوي يتمثل في اتجاه إرادة الربان للامتناع عن تلبية طلب الالتحاق بباخرة حربية عن قصد منه، وعدم تقديم مبررات أو أسباب شرعية لامتناعه، مما يعرضه للمساءلة الجنائية.

سادسا: الجرائم المتعلقة بالإرشاد

لما كانت الملاحة البحرية تعرف بالمكان الذي تتم فيه، والسفينة هي الوسيلة والأداة الرئيسية التي تقوم بهذه الملاحة، فإن من المستقر عليه في عرف القانون البحري، أن

[1]– وسيلة أريوط، (**المسؤولية الجنائية لربان السفينة**)، المرجع السابق، ص130.

المشرع قد خص أنواع من السفن، أثناء الدخول إلى الموانئ أو الخروج منها بنظام يسمى "الإرشاد الملاحي"[1]، والذي يعني التزام المرشد تكريس خبرته الفنية لخدمة السفينة التي يقوم بإرشادها، فيزود الربان بالمعلومات والإرشادات عن مسالك الميناء، وخط السير الواجب الإتباع عند دخول السفينة منطقة الإرشاد أو خروجها منها، والمرشد في ذلك كله مجرد عون للربان وناصح له، أما قيادة السفينة فتبقى للربان[2].

ولما كان هذا الإجراء إجباري لكل السفن الجزائرية والأجنبية باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من القانون البحري المعدل والمتمم[3].

وعليه فإن كل ربان يدخل سفينته إلى ميناء جزائري أو يخرجها منه دون مرشد أو يعيق إركاب وإنزال المرشد أو يرفض دفع مصاريف الإرشاد يتعرض للمسؤولية الجنائية ويعاقب عليها[4].

وككل جريمة لاكتمالها لابد من توافرها على الركن المادي والمعنوي.

فالركن المادي للجرائم المتعلقة بالإرشاد، تتمثل في عدم امتثال الربان للقوانين البحرية، والتي توجب الإرشاد الملاحي لكل السفن سواء كانت جزائرية أو أجنبية، ونجد هذا السلوك في دخول الربان سفينته، إلى ميناء جزائري أو خروجه منه دون الاعتماد على المرشد، وكذالك يظهر في قيام الربان بإعاقة إركاب أو إنزال المرشد أو رفض دفع مصاريف الإرشاد، كل هذه الأفعال التي تصدر من الربان، تعتبر إخلال بالتزاماته المنصوص عليها في القانون البحري، وكل مخالفة للقانون تعرض الربان للمساءلة الجنائية.

أما الركن المعنوي لهذه الجريمة، فيتمثل في تعمد الربان الإخلال بقواعد قانونية، وعدم قيامه بواجباته والتزاماته والتي تعتبر إجبارية لسلامة الملاحة البحرية، فرغم علمه

---

[1]– محمد شحماط، المرجع السابق، ص 81.

[2]– كمال حمدي، المرجع السابق، ص 791.

[3]– المادة 178 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم ذكرت السفن الغير معنية بالإرشاد الملاحي وهي :

– السفن الشراعية بحمولة أقل من 100 طن.

– السفن ذات الدفع الآلي بحمولة صافية تقل عن 100 طن.

– السفن ذات الدفع الآلي والمخصصة فقط لتحسين وصيانة ومراقبة الموانئ ومداخلها كالقاطرات والناقلات والجرفات والصنادل البحرية.

– سفن المنارات و العلامات.

[4]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص 130.

أن الاعتماد على الإرشاد الملاحي إجراء إجباري لضمان السلامة البحرية، إلا أنه قام بالدخول أو الخروج من الميناء دون الاعتماد عليه (المرشد).

الفرع الثاني: جرائم المساس بالانضباط على متن السفينة

وفقا لأحكام القانون البحري يمكن إجمال الجرائم الماسة بالنظام والانضباط على متن السفن في النقاط التالية:

أولا: الجرائم المتعلقة بقيادة السفينة

هي تلك الجرائم التي يساعد فيها الربان وبرضاه، على انتحال ممارسة القيادة على متن السفينة، كما تظهر من خلال إهمال الربان عمدا لالتزامه بقيادة السفينة، أو تركها قبل استخلافه، مما يترتب عليه توقيع عقوبات وهذا استنادا لنص المادة 523 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم[1]، ولفرض هذه العقوبة لا بد من توفر الركن المادي للجريمة، المتمثل في عدم مكوث الربان في مركز قيادة سفينته، وكذا توفر الركن المعنوي الذي يثبت من خلال الخطأ العمدي للربان في تركه لسفينته، سواء كانت في مأمن داخل الميناء أو كانت في عرض البحر، فعدم مكوثه شخصيا في مركز قيادة سفينته عند دخولها إلى الموانئ وخروجها منها، يعد خرقا للقانون وللأنظمة المعمول بها.

ثانيا: جريمة التعسف في استعمال السلطة

إن جرائم إساءة استعمال السلطة يعد من الجرائم الخطيرة، التي تتعارض مع نزاهة الوظيفة الممنوحة لصاحبها، فهي تؤدي إلى المساس بحقوق وحريات الآخرين، وقد يصل الأمر إلى حدوث اضطراب وإلحاق ضرر بالغير، فعلى الربان أن يقوم بالمهام المخولة له، دون انحراف في استعمال سلطته، ووفقا لما يقتضيه القانون، وأن يحسن استغلال وظيفته أو منصبه دون استعمال العنف، تفاديا لما يتعارض مع وظيفته، وهذا استنادا لنص المادة 524 من القانون البحري[2].

فيعاقب الربان على هذا النوع من الجرائم، متى توفرت أركان الجريمة، حيث يظهر الركن المادي في السلوك الإجرامي لربان السفينة، من خلال انحرافه عن استعمال السلطة المخولة له، سواء بحسن نية أو سوء نية.

---

[1]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[2]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

أما الركن المعنوي فيتمثل في الخطأ العمدي للربان في تعسفه لاستعمال السلطة، الملقاة على عاتقه عمدا من أجل أداء عمل أو الامتناع عن أدائه، في إطار ممارسة ووظائفه على نحو يخرق القوانين والتنظيمات المعمول بها، وذلك بغرض الحصول على منافع غير مستحقة لنفسه أو لشخص أو كيان آخر.

ثالثا: جرائم التزوير التدليس والتهريب

إن قيام الربان بتسجيل أحداث مزورة على وثائق السفينة، يعد من أخطر الجرائم التي تخل بالثقة الواجب توافرها فيه، باعتباره يمثل المجتمع الصغير على متن السفينة، فالتزوير هو تحسين الشيء ووصفه بخلاف صفته، حتى يخيل إلى من سمعه أو رآه أنه بخلاف ماهو به، فهو تقوية الباطل بما يهم أنه حق[1]، تغيرا من شأنه أن يحدث ضررا بالغير مع نية استعمال المحرر فيما زور من أجله، حيث يسعى من خلالها المتهم للحصول على شيء لا يستطيع الحصول عليه بالطرق الشرعية.

أما التدليس فهو أن يقوم الربان بإيقاع أحد الأشخاص في الغلط، يكون الدافع له بإبرام التصرف القانوني، فالتدليس ليس بحد ذاته هو العيب الذي يؤثر على الإرادة سلبا أو إيجابا، وإنما الغلط الذي يقع فيه الشخص نتيجة إبهامه بغير الحقيقة، عن طريق بعض الحيل التي يستخدمها الربان مع الغير، وإذا قام الربان بالمساعدة على نقل الكحول والمشروبات الكحولية الموجهة للاستهلاك، بكميات تفوق الكميات المرخص بها فهنا يكون بصدد ارتكابه لجريمة التهريب، نتيجة قيامه بعمل غير شرعي، فالتهريب هو إدخال البضائع إلى البلاد أو إخراجها منها بصفة غير شرعية دون أداء الرسوم الجمركية، والرسوم والضرائب الأخرى كليا أو جزئيا أو خلافا لأحكام المنع والتقييد الواردة في القانون الجزائري أو في القوانين والأنظمة الأخرى، وهذا استنادا للمادتين 528 و529 من القانون البحري المعدل والمتمم.

فكل هذه الجرائم يعاقب عليها مرتكبها بتوافر أركانها المتمثلة في الركن المادي والمعنوي، فعموما الركن المادي لهذه الجرائم، يتمثل في النشاط الإجرامي الذي ينصب على التقليد أو التزوير أو الإيقاع في الغلط أو تهريب سلع، تفاديا لخضوعها للرسوم

[1]– سعيدة بن جدو، محمد الأمين قلو، **جريمة التزوير في المحررات التجارية أو المصرفية**، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريريج، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، سنة 2023، ص 12.

الجمركية، أما الركن المعنوي هو أن يكون المجرم، صاحب إرادة حرة وواعية لما يقوم به، أي أنه مدركا للجريمة وعناصرها وقاصدا لنتائج فعله، فالقصد الجنائي سواء تعلق الأمر بالتزوير أو التدليس أو التهريب فأيا كان الغرض منه فهو جريمة.

رابعا: جريمة إهمال الربان لالتزامه بتمثيل السلطة العامة

يتمتع الربان في حال وقوع عمل إجرامي على ظهر السفينة، بسلطات تماثل سلطات ضابط الأمن، فعليه أن يقوم بالتحقيق الأولي، وإذا دعت الضرورة عليه أن يقرر حجز أي شخص، وهذا حفاظا للأمن والطمأنينة، كما يقوم بدور ضابط الأحوال المدنية، كما يتمتع بصلاحيات توثيق العقود، فكل إهمال من الربان أو رفض دون سبب شرعي إجراء المعاينات المطلوبة، في حالة وقوع جناية أو مخالفة بحرية أو خطأ تأديبي أرتكب على متن السفينة، وإذا امتنع عن تحرير عقود الحالة المدنية، محاضر فقدان الوصايا، عقود التوكيل، القبول أو الترخيص والتقارير حول الأمراض والجروح والوفاة أو مسك دفتر المخالفات بانتظام، والمحافظة عليه على متن السفينة، وكل الوثائق الأخرى التي ينص عليها التنظيم المعمول به، يعرضه لعقوبة وهذا استنادا للمادة 533 من القانون البحري[1].

وحتى يعاقب ربان السفينة على هذا النوع من الجرائم، لابد من توافر الركن المادي المتمثل في إهماله القيام بإجراء المعاينات المطلوبة، وتوفر الركن المعنوي الذي يظهر من خلال رفضه دون سبب شرعي، إجراء المعاينات الواجب القيام بها، في حال وقوع جناية أو جنحة أو مخالفة بحرية، وكذا امتناعه عمدا عن تحرير العقود المنصوص عليها في التنظيم المعمول به.

خامسا: جريمة إهمال الربان لالتزامه بالترحيل والعلاج

يقصد بهذا النوع من الجرائم، أن ربان السفينة يقوم بترك راكبا مريضا أو معطوبا على اليابسة دون أن يوفر له وسائل العلاج والعودة للوطن، إذا كان ذلك الميناء لا يوجد فيه تمثيل قنصلي للسلطة الإدارية البحرية الجزائرية، فعدم تبليغ الربان بهذا الإجراء إلى السلطة القنصلية، للبلد الذي ينتمي إليه الراكب الذي تم إنزاله أو على الأقل السلطة

[1]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

المحلية، يعتبر إخلال بالالتزام الملقى على عاتقه مما يعرضه لعقوبة[1] وهذا استنادا للمواد 545 ، 548 و549 من القانون البحري[2].

ولابد من توفر الركن المادي حتى توقع العقوبة المتمثل في ترك الربان لعضو أو عدة أعضاء من الطاقم في بلد أجنبي ودون إذن من السلطة الإدارية البحرية المختصة، أما الركن المعنوي فيظهر من خلال الرفض العمدي للربان ودون مبرر شرعي الامتثال، إلى تسخير المثليات الدبلوماسية أو القنصليات الجزائرية أو تركه دون وجود سبب خطير لعضو من الطاقم في بلد أجنبي، ودون إذن من السلطة الإدارية البحرية.

سادسا: جريمة السكر

هي كل جريمة يضبط فيها الربان على متن السفينة وهو في حالة سكر، لما لها من أضرار على عقله وجسمه، فالسكر هو فقدان للوعي، والسفينة هي بمثابة المجتمع الصغير داخل البحر، ذلك المجتمع الذي يحتاج إلى من يحسن قيادته واستغلاله ويحسن سيره، يحتاج إلى عقل سليم وواع للوصول إلى المكان المراد الذهاب إليه، فعلى الربان أن يكون في كامل قواه العقلية لقيادة السفينة فقيامه بشرب الخمر يعد جريمة يعاقب عليها القانون فمتى توفر الركن المادي المتمثل في قيام الربان بشرب الخمر معتبرا إياه كغيره من المشروبات، وكذا توفر الركن المعنوي الذي يظهر من خلال تناول الربان لهذه المادة المسكرة عمدا وهو على ظهر السفينة مدركا خطورة ما سيحدث من جراء تناوله للكحول فهذه الأخيرة تجعله يفقد السيطرة على عقله ولا يمكنه أن يميز بين الصواب والخطأ وهذا ما يجعله يخل بالالتزام الملقاة على عاتقة ألا وهو حماية ركاب السفينة من كل مكروه وهذا لا يكون إلا بعقل سليم وصاح[3].

[1]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص ص 132–131.

[2]– لأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 يتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم.

[3]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجنائية لربان السفينة)**، المرجع نفسه، ص 131– 133.

خلاصة الفصل

الربان هو قائد السفينة ورئيس الطاقم فهو يتدخل في جميع عمليات الرحلة البحرية، حيث ألقى المشرع على عاتقه التزامات منها ماهو إداري، يلزم بمقتضاه الاحتفاظ بوثائق معينة لضمان سلامة أداء الرحلة البحرية، ومنها ماهو مفروض عليه بموجب نص القانون، ومن بين السلطات التي يتمتع بها، سلطات عامة تكمن في سلطة التحقيق كونه يقوم بمهام ضابط الشرطة القضائية، سلطة التوثيق، سلطة حفظ الأمن والنظام وسلطة التأديب وتوقيع العقاب، وسلطات خاصة تتمثل في سلطات فنية حيث يجب على الربان اتخاذ كافة الإجراءات الفنية اللازمة لسلامة الرحلة، وأخرى سلطات تجارية وهي أن يبرم العقود والتصرفات القانونية اللازمة لإدارة السفينة.

وقد يقوم الربان وأثناء تأدية وظيفته، بالإخلال بإلتزاماته مما يجعل منه مسؤولا جنائيا، ويمكن تقسيم الجرائم التي يرتكبها الربان، إلى جرائم المساس بأمن وسلامة الملاحة البحرية، وكذا جرائم المساس بنظام الملاحة والانضباط على متن السفينة.

وحتى يتم معاقبة الربان على جرائمه، لابد من اتباع اجراءات قانونية.

الفصل الثاني

إجراءات متابعة ربان السفينة والعقوبات المقررة له

تمهيد

باعتبار ربان قائد السفينة وسيدها، فهو ملزم بتنفيذ الالتزامات الموكلة له، من أجل ضمان أمن وسلامة السفينة، ومن عليها من ركاب وطاقم وبضائع، ولتنفيذ التزاماته منح له سلطات واسعة واستثنائية، غير أن الربان وأثناء قيامه بوظيفته، قد يرتكب أخطاء أو جرائم مما يستوجب متابعته جزائيا، وحتى يتم ذلك لابد من إتباع جملة من القواعد والإجراءات الجزائية، من أجل الوصول إلى الجريمة وكيفية تنفيذ العقوبة عليه، وتطبيقا لمبدأ الشرعية لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص كان لابد من تحديد نوع العقوبة المقررة لكل فعل أو سلوك اعتبره القانون مجرما.

لهذا تم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين، المبحث الأول تم التطرق فيه إلى إجراءات متابعة ربان السفينة، والمبحث الثاني العقوبات المقررة له.

المبحث الأول: المتابعة الجزائية لربان السفينة

في حالة ما إذا ارتكب ربان السفينة أي مخالفة مهما كانت درجتها أو أي فعل مجرم، وحتى تثبت مسؤوليته الجنائية ومعاقبته عليها، لابد من إتباع عدة إجراءات، لكن أولا لابد من تحديد الاختصاص القضائي، والقانون الواجب التطبيق على الجرائم المرتكبة من طرفه، وهو في عرض البحر أو على متن السفينة، ثم تحديد الجهة المختصة بتحريك هذه الدعوى.

فالمطلب الأول تم التطرق إلى تحديد الاختصاص القضائي وإجراءات تحريك الدعوى العمومية وفي المطلب الثاني دراسة مرحل تحريك الدعوى العمومية.

المطلب الأول: تحديد الاختصاص القضائي وإجراءات تحريك الدعوى العمومية

قبل التطرق لإجراءات تحريك الدعوى العمومية، كان علينا أولا تحديد الاختصاص القضائي للجرائم المرتكبة من طرف الربان، لذا تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول سنتناول فيه الاختصاص القضائي لجرائم ربان السفينة، والفرع الثاني نتناول فيه إجراءات تحريك الدعوى العمومية.

الفرع الأول: تحديد الاختصاص القضائي لجرائم ربان السفينة

إن المبدأ العام في القانون الجنائي، هو أن كل دولة تطبق قانونها على الجرائم المرتكبة في الإقليم الخاضع لسيادتها دون تمييز، سواء كان الجاني مواطنا أو أجنبيا، وعليه فلا يجوز للقاضي الجنائي أن يطبق قانونا جزائيا غير قانون دولته، على عكس القاضي المدني.

وهذا المبدأ نصت عليه المادة الثالثة (3) من قانون العقوبات بقولها أن قانون العقوبات يطبق على كافة الجرائم التي ترتكب على أراضي الجمهورية، ويقصد بأراضي الجمهورية كل الأراضي التابعة لسيادة الدولة (الإقليم البري والبحري والجوي) وما يهمنا في هذه الحالة تحديد الاختصاص القضائي الجزائي، المطبق على الجرائم الواقعة على ظهر السفينة سواء في أعالي البحار أو المياه الإقليمية.

أولا:الاختصاص الجزائي في منطقة أعالي البحار

المقصود بأعالي البحار هي المنطقة البحرية التي لا تخضع لسيادة أي دولة، والتي نظمها القانون الدولي بما تخدم كل الدول الساحلية وغير الساحلية.

فإذا وقعت جريمة على ظهر السفينة بهذه المنطقة، فما هو القانون الواجب التطبيق، لهذا لابد من تحديد الاختصاص القضائي[1].

وفقا لنص المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أن الدولة صاحبة العلم هي التي تمارس اختصاصها القضائي على السفينة وعليها الالتزام بالشروط المنصوص عليها في هذه المادة[2]

---

[1]– حياة بن عيسى، (**جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية**)، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد04، ص 43.

[2]– اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 53–96 المؤرخ في 22 جانفي 1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

*الشروط الواجب الالتزام بها من طرف الدول والمنصوص عليها في المادة 94 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي:

– أن تمارس كل دولة ممارسة فعلية ولايتها والرقابة في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفينة التي ترفع علمها، وعلى كل دولة بوجه خاص.

– أن تمسك سجلا للسفن يتضمن أسماء السفن التي ترفع علمها و الصفة الخاصة لهذه السفن.

– أن تضطلع بالولاية بموجب قانونها الداخلي على كل سفينة ترفع علمها واتخاذ التدابير اللازمة لتامين السلامة في البحار وذلك فيما يتعلق بعدة أمور منها:

فكل دولة ورغم أن منطقة أعالي البحار منطقة محايدة فهي تتمتع بالسيادة بالنسبة لسفنها ورعاياها متى كانت تتمتع بالجنسية[1].

وبالرجوع إلى أحكام القانون الجزائري، وبالضبط في قانون الإجراءات الجزائية في مادته 490 نجد أن المشرع الجزائري أخذ بمبدأ إقليمية القانون الجزائي، حيث أخضع للقضاء الجزائري كل الجرائم المرتكبة على ظهر السفينة التي تحمل الراية الجزائرية، سواء كانت ملكا للدولة أو للخواص، متى كانت عائمة في أعالي البحار بغض النظر عن جنسية مرتكب الجريمة.

ثانيا: الاختصاص القضائي في حالة التصادم البحري

يعتبر التصادم البحري من أخطر وأبرز الحوادث البحرية، التي كانت سببا في هلاك الأرواح والأموال في البحر، وكذا تلويث البيئة البحرية.

حيث تناوله المشرع الجزائري من خلال القانون البحري بالتفصيل (المادة 273 من القانون البحري المعدل والمتمم).

إن تحديد الاختصاص في مسائل التصادم البحري الواقع في أعالي البحار بين سفن لا تنتمي إلى دولة واحدة، تترتب مسؤولية جزائية على المتسبب في هذا التصادم سواء كان عمدا أو خطأ.

فالمشرع الجزائري أخضع منازعات التصادم، الذي تترتب فيه مسؤولية الربان الجزائية للسلطات القضائية للدولة، التي تحمل السفينة رايتها عند وقوع التصادم (المادة 294 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم)، غير أنه تستطيع السلطات القضائية الجزائرية، اتخاذ جميع الإجراءات المتعلقة بشهادات الاختصاص والوثائق المهنية، المسلمة من طرف السلطات الجزائرية لرجال البحر الجزائريين، وملاحقة هؤلاء عن المخالفات التي ارتكبوها أثناء وجودهم على متن سفينة تحمل راية دولة أخرى (المادة 296 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم).

– بناء السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار.

– تكوين طواقم السفن ومعداتها وصلاحيتها للإبحار.

[1]– حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص43.

ثالثا: الاختصاص القضائي في المياه الإقليمية

تعد مسألة تحديد الاختصاص القضائي، إذا ما ارتكبت جرائم على متن السفن الجزائرية في المياه الإقليمية لدولة أجنبية، أو كانت هذه السفن راسية في ميناء أجنبي، ذات أهمية بالغة بحيث نكون أمام تنازع الاختصاص بين قضاء دولة جنسية السفينة، وبين قضاء الدولة التي وقعت الجريمة على مياهها الإقليمية أو في مينائها، في هذه الحالة لابد من التفرقة بين حالة وقوع الجرائم على سفينة عامة، وفي وقوعها على سفينة خاصة[1].

أ-بالنسبة للجرائم الواقعة على السفن العامة: والمقصود بالسفن العامة، السفن المستخدمة من قبل السلطات العامة للدولة والمستعملة خارج المجال التجاري، وتنقسم بدورها إلى سفن حربية وأخرى غير حربية(من أمثلتها السفن المخصصة لنقل البريد، السفن المخصصة للبحث العلمي)، وقد تناولتها المادة 29 من اتفاقية قانون البحار.

فالسفن الحربية تتمتع بحصانة كاملة، اتجاه ولاية أي دولة علمها، وترجع هذه الحصانة أساسا إلى أن السفينة الحربية تباشر عملا من أن أعمال الدفاع الوطني، وممثلة للدولة وسيادتها، وفي حالة ارتكاب جرائم على ظهرها أثناء مرورها في المياه الإقليمية للدولة ما أو رسوها في مينائها، فإن الاختصاص يعود لقضاء دولة علمها، كون السفينة الحربية محاطة بالسرية، التي تعتبر خاصة من خصائص الدفاع الوطني في الدولة.

أما بالنسبة للسفن العامة الأخرى (غير حربية)، وفقا للمادة 96 من اتفاقية قانون البحار تتمتع هذه السفن أيضا بحصانة كاملة تجاه ولاية أي دولة عدا دولة العلم[2].

ب-الجرائم الواقعة على السفن الخاصة: والمقصود بالسفن الخاصة السفن التجارية، وهي تخضع لقانون الدولة التي تتبعها وترفع علمها، ولمحاكمها الجزائية، هذا بالنسبة للجرائم التي ترتكب على ظهرها ما إذا كان قد وقع ذلك على السفينة وهي في بحر عام، لأن البحر العام(عرض البحر) غير واقع في سيادة أي دولة.

---

[1]- نور الدين صحراوي، محمد ياسين بوزوينة، (**جنسية السفينة لتحديد الاختصاص الجزائي**)، المجلة الجزائية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، أكتوبر 2019، ص ص 130-133.

[2]- حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 46.

أما إذا كانت السفينة الخاصة في مياه إقليمية لدولة أجنبية، فمن المتفق عليه في أغلب قوانين العقوبات، أن الجرائم التي تقع على ظهر السفينة، وهي في المياه الإقليمية لدولة أجنبية تخضع لقانون دولة السفينة، و تخضع لقانون الدولة صاحبة المياه الإقليمية.

أما المشرع الجزائري، فقد منح الاختصاص للقضاء الجزائي الجزائري، في حالة ارتكاب جرائم على متن السفن التجارية الأجنبية، متى كانت في المناطق الإقليمية، أو كانت راسية في الموانئ الجزائرية استنادا لمبدأ إقليمية قانون العقوبات[1].

الفرع الثاني: تحريك الدعوى العمومية

الدعوى العمومية ضرورية لتمكين معاقبة الجاني، فلا عقوبة بغير دعوى عمومية، ومن أجل معاقبة ربان السفينة على جرائمه، لابد من تحريك هذه الدعوى، ويخضع في ذلك إلى القواعد العامة المنصوص عليها في قانون الإجراءات الجزائية.

فتحريك الدعوى العمومية في الجرائم المرتكبة من طرف الربان، يمثل جزءا أساسيا من عملية تطبيق القانون البحري، الذي يهدف إلى معاقبة الربان باعتباره المسؤول القانوني عن السفينة في حالة ارتكاب جريمة أثناء تشغيلها، حيث تكفل المشرع بتحديد الجهات المخولة قانونا بتحريكها وتتمثل في:

أولا: تحريك الدعوى العمومية عن طريق النيابة العامة

النيابة العامة جهاز قضائي جنائي، أنيط به تحريك الدعوى العمومية ومباشرتها أمام القضاء الجنائي، حيث عهد المشرع للنيابة العامة سلطة تحريك ومباشرة الدعوى العمومية ضد المتهم، فور علمها بالجريمة وإبلاغها بها، فقد نصت المادة 29 من قانون الإجراءات الجزائية[2] على أنه: " تباشر النيابة الدعوى العمومية باسم المجتمع وتطالب بتطبيق القانون، وهي تمثل أمام كل جهة قضائية، ويحضر ممثلها المرافعات أمام الجهات القضائية المختصة بالحكم، ويتعين أن ينطق بالأحكام في حضوره كما تتولى العمل على تنفيذ أحكام القضاء، ولها في سبيل مباشرة وظيفتها أن تلجأ إلى القوة

[1]– نور الدين صحراوي، محمد ياسين بوزوينة، المرجع السابق، ص 134.

[2]– الأمر رقم 15–02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل و المتمم للأمر رقم 66–155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

العمومية كما تستعين بضباط وأعوان الشرطة القضائية "[1]، فالنيابة العامة تقوم بالتحقيق في الجريمة وجمع الأدلة اللازمة للقضية، بعد ذلك تقوم النيابة باتخاذ قرار بتقديم الدعوى العمومية أمام المحكمة إذا وجدت أن هناك ما يكفي من الأدلة لدعم الاتهام ضد الربان.

ويتم خلال جلسات المحكمة، استدعاء الشهود وتقديم الأدلة لتقييم مسؤولية الربان عن الجريمة، فالنيابة العامة تقوم بإجراء التحقيقات اللازمة واتخاذ الإجراءات القانونية، ضد الربان بما يتماشى مع القوانين والتشريعات المعمول بها.

إن القاعدة العامة أن للنيابة مطلق الحرية في تحريك الدعوى العمومية، أو الامتناع عن تحريكها، فهي التي تملك مبدأ الملائمة، لكن المشرع الجزائري خرج عن هذه القاعدة وأورد قيودا تحد من حرية النيابة العامة في تحريك الدعوى العمومية، فيغل يدها لحين رفع القيد عنها بتقديم الشكوى أو الطلب أو الإذن.

وفيما يتعلق الجرائم المرتكبة من طرف الربان فهي لا تخضع لهذه القيود، فمبجرد وصول الخبر عن تلك الجرائم إلى السلطات تحرك الدعوى العمومية.

ثانيا: تحريك الدعوى العمومية عن طريق الإدعاء المدني

إن تحريك الدعوى العمومية عن طريق الإدعاء المدني في الجرائم المرتكبة من طرف الربان، تعني أن الشخص المتضرر أو الجهة المتضررة قد يقوم برفع دعوى قضائية أمام المحكمة المختصة ضد الربان أو الشركة التي يعمل لديها، بسبب الأضرار التي تعرض لها نتيجة لجريمة مرتكبة من طرف الربان على متن السفينة، يمكن أن تتضمن هذه الأضرار الجسدية والنفسية والمالية والمادية والبيئية وغيرها من الخسائر التي قد تنجم عن أفعال الربان أو الطاقم على متن المركب، فعملية تحريك الدعوى تشمل تقديم مجموعة من الوثائق والأدلة إلى المحكمة، وسيتم استدعاء الأطراف المعنية للمثول أمام المحكمة ومناقشة القضية، في النهاية ستقرر المحكمة بناء على الأدلة والشهادات المقدمة ما إذا كانت هناك مسؤولية قانونية للربان أو الشركة وإذا كانت هناك فإنها قد تصدر قرارات بالتعويض عن الأضرار والخسائر المتعلقة بالمتضرر.[2]

---

[1]– عبد الله أوهايبية، **شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري (التحري والتحقيق)**، طبعة 2004، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، بوزريعة، الجزائر، ص ص 54–55.

[2] – سعاد أجعود، **الإجراءات الجزائية**، مطبوعة بيداغوجية، سنة 2011–2012، ص11.

أ- الإدعاء المدني أمام قاضي التحقيق:

لقد نظم المشرع الجزائري الإدعاء المدني أمام قاضي التحقيق بمقتضى نصوص المواد 72، 73 و74 من قانون إجراءات جزائية[1]، حيث نجد أن الإدعاء المدني أمام قاضي التحقيق في الجرائم المرتكبة من طرف الربان، يشير إلى الإجراء القانوني الذي يتخذه الشخص المتضرر أو الجهة المتضررة، لتقديم شكوى أو ادعاء مدني ضد الربان أو الشركة التي يعمل لديها، بسبب جريمة أو تجاوز يتعلق بسلوك الربان أو أفراد الطاقم على متن السفينة، في هذا السياق يحال الملف إلى قاضي التحقيق الذي يقوم بالتحقيق في الشكوى المقدمة، وجمع الأدلة والشهادات واستجواب الشهود، بعد ذلك يقوم قاضي التحقيق باتخاذ قرار بشأن إحالة القضية إلى المحكمة المختصة، للنظر فيها أو بإصدار قرار بعدم التوجيه لعدم وجود أدلة كافية، وهدف الإدعاء المدني أمام قاضي التحقيق هو السعي إلى تحقيق العدالة المدنية والحصول على تعويض عن الأضرار والخسائر التي لحقت بالمتضرر نتيجة لجريمة الربان أو سلوكه غير القانوني.

ب – الإدعاء المدني أمام المحكمة:

الإدعاء المدني نصت عليه المادة الأولى مكرر فقرة 2 من قانون الإجراءات الجزائية، فالإدعاء المدني أمام المحكمة في الجرائم المرتكبة من طرف الربان، يشير إلى الإجراء القانوني الذي يتخذه الشخص المتضرر أو الجهة المتضررة لرفع دعوى قضائية أمام المحكمة المختصة ضد الربان أو الشركة التي يعمل لديها بسبب الأضرار التي تعرض لها نتيجة لجريمة مرتكبة من قبل الربان على متن السفينة، وفي هذه الحالة يقدم المتضرر أو محاميه دعوى قضائية أمام المحكمة يطالب بتعويض عن الأضرار والخسائر التي لحقت به نتيجة للجريمة المرتكبة[2]، سواء كانت هذه الأضرار مادية أو معنوية يتم سماع الأطراف المعنية والنظر في الأدلة المقدمة، وتصدر المحكمة قرارا يحدد مسؤولية الربان أو الشركة عن الأضرار ويحدد المبلغ الذي يجب دفعه كتعويض للمتضرر.

والهدف من الإدعاء المدني أمام المحكمة هو الحصول على تعويض عادل للمتضرر عن الأضرار التي تعرض لها نتيجة لجريمة الربان أو سلوكه غير القانوني.

---

[1]- الأمر رقم 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل و المتمم للأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

[2]- سعاد أجعود، المرجع السابق، ص 9.

المطلب الثاني: مراحل تحريك الدعوى العمومية

إن الدعوى العمومية باعتبارها الوسيلة القانونية لاستيفاء حق الدولة في العقاب فإنها تمر بعدة مراحل، أول مراحلها تبدأ بمرحلة البحث والتحري أي مرحلة الاستدلالات التي تهدف إلى البحث والتحري عن الجرائم والكشف عن مرتكبيها وهي إجراءات سابقة للإجراءات القضائية التي تتخذ من طرف الجهات القضائية كقضاة النيابة وقضاة التحقيق، لذا تم تقسيم هذا المطلب إلى فرعين تناولنا في الفرع الأول مرحلة البحث والتحري، والفرع الثاني مرحلة التحقيق والمحاكمة.

الفرع الأول: مرحلة البحث والتحري

إن الإجراءات الجزائية المتخذة خلال مرحلة البحث والتحري أي مرحلة التحريات الأولية، تتولاه أجهزة الشرطة القضائية والتي يطلق عليها أيضا مصطلح الضبطية القضائية، وقد كان المشرع الجزائري قد استعمل مصطلح الضبط القضائي في المادة 12 من قانون الإجراءات الجزائية عند صدوره سنة 1966، إلا أنه عند تعديل قانون الإجراءات الجزائية في سنة 2017 بالقانون رقم 17-07 المؤرخ في 27 مارس، استبدل مصطلح الضبط القضائي بمصطلح الشرطة القضائية في المادة 12[1].

تتنوع اختصاصات ضابط الشرطة القضائية بحسب السلطة المخولة له، وبحسب ما إذا كان اختصاصا عاديا متعلقا بالبحث والتحري عن جريمة ما وعن مرتكبيها، أو ما إذا كان اختصاصا استثنائيا متعلقا بحالة من حالات التلبس بجناية أو جنحة، أو بحالة تعلق الأمر بالجرائم الموصوفة بالأفعال الإرهابية أو التخريبية.

فالاختصاصات العادية لضباط الشرطة القضائية حسب ما نصت عليه المادة 12 من قانون الإجراءات الجزائية على ضوء التعديل الذي أجري عليها بالقانون رقم 17-07 المؤرخ في 27 مارس 2017 على ما يلي:

يقوم بمهمة الضبط القضائي رجال القضاء والضباط والأعوان ... ويناط بالضبط القضائي مهم البحث والتحري عن الجرائم المقررة في قانون العقوبات وجمع الأدلة عنها والبحث عن مرتكبيها ما لم يبدأ فيها بتحقيق قضائي.فيما نصت المادة 17 فقرة 1 و2 من قانون الإجراءات الجزائية على أنه " يباشر ضباط الشرطة القضائية السلطات

[1]– محمد حزيط، **أصول الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري**، الطبعة الثالثة، دار بلقيس، الجزائر2022، ص 132.

الموضحة في المادتين 12 و13 ويتلقون الشكاوي والبلاغات ويقومون بجمع الاستدلالات وإجراء التحقيقات الابتدائية ".

بينما نصت المادة 18 من قانون الإجراءات الجزائية[1] على أنه "يتعين على ضباط الشرطة القضائية أن يحرروا محاضر بأعمالهم وأن يبادروا بغير تمهل إلى إخطار وكيل الجمهورية بالجنايات و الجنح التي تصل إلى علمهم".

من خلال النصوص السابقة يتبين لنا الاختصاص العادي لضباط الشرطة الفضائية التي تدخل ضمن إجراءات البحث والتحري في الجرائم المرتكبة من طرف الربان تتمثل في:

أولا: تلقي الشكاوي والبلاغات

يتلقى ضابط الشرطة القضائية الشكاوى من الأشخاص المتضررين من جرائم الربان ويكون إما كتابة أو شفاهة، وتصدر هذه الشكوى إما من المتضرر نفسه من الجريمة أو من محاميه.

أما البلاغات فهو ما يصل إلى ضابط الشرطة القضائية من أخبار عن الجريمة التي يرتكبها الربان من الشخص المتضرر نفسه، أو من أي شخص أخر، فإذا تم تقديم البلاغ أو الشكوى إلى ضابط الشرطة القضائية تعين عليه قبولها، سواء كانت الجريمة المدعى بها خطيرة أو بسيطة، وعليه أن يبادر بغير تمهل ولا تماطل بإخطار وكيل الجمهورية بالجنايات والجنح التي تصل إلى علمه.

ثانيا: جمع الاستدلالات

والتي تعني قيام ضباط الشرطة القضائية بجميع الإجراءات التي من شأنها الكشف عن الجريمة ومعرفة مرتكبيها والظروف التي حصلت فيها وتعقبهم لتقديمهم للسلطة القضائية المختصة، أي قيام ضباط الشرطة القضائية بإجراء بحث تمهيدي أو تحقيق أولي بجمع الاستدلالات عن الجرائم التي يكون الربان مسؤولا عنها من خلال القيام ببعض الأعمال[2] منها ما يلي:

---

[1]– – الأمر رقم 15–02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل و المتمم للأمر رقم 66–155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

[2]– محمد حزيط، المرجع السابق، ص ص 150– 152.

أ-سماع الأشخاص: أي سماع الشخص المبلغ عن الجريمة أو الشاكي أو المشتكي منهم أو المشتبه فيهم أو الشهود، وكل من له علاقة أو معلومة عن الجريمة ومرتكبيها، فسماع الأشخاص تعتبر من الأعمال التي تندرج ضمن جمع الاستدلالات الموكلة لضابط الشرطة القضائية.

كما يمكن لضباط الشرطة القضائية باستعمال القوة لإحضار الأشخاص الذين لم يستجيبوا للاستدعائين على الأقل، بعد حصولهم على إذن مسبق من وكيل الجمهورية (المادة 65 فقرة 1).

ب-المعاينة: وهي الانتقال إلى مكان وقوع الجريمة للقيام بالمعاينات اللازمة والبحث عن أثارها.

ج-التفتيش: حيث يقوم ضباط الشرطة القضائية أثناء جمع الاستدلالات القيام بإجراء التفتيش والذي يتم وفقا لنص المادة 65 قانون الإجراءات الجزائية، وفي غير حالة الجناية أو الجنحة المتلبس بها، ويتم إجراء التفتيش عن طريق الحصول على إذن من وكيل الجمهورية حسب ما نصت عليه المادتين 44 و47 قانون الإجراءات الجزائية[1].

د-الاستعانة بالخبراء: كالأطباء بالنسبة للجرائم المتعلقة بالاعتداء الجسدي[2]

ثالثا: توقيف الشخص المشتبه فيه

إذا دعت مقتضيات البحث التمهيدي ضابط الشرطة القضائية إلى توقيف للنظر الربان الذي توجد ضده دلائل تحمل على الاشتباه في ارتكابه جناية أو جنحة يقرر لها القانون عقوبة سالبة للحرية، فعليه أن يبلغ الشخص المعني(الربان) بهذا القرار ويطلع فورا وكيل الجمهورية بذلك، كما يتعين على ضابط الشرطة القضائية احترام مقتضيات وحقوق الربان الموقوف تحت النظر المنصوص عليها في المواد 65 و51 و51 مكرر 1 و52 من قانون الإجراءات الجزائية[3].

---

[1]- – الأمر رقم 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

[2]- أحمد سعود، **محاضرات في مادة قانون الإجراءات الجزائية**، جامعة الشهيد حمه لخضر، الوادي كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، سنة 2021-2022، ص ص18-19.

[3]- – الأمر رقم 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل و المتمم للأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

رابعا: تحرير المحاضر

أوجب المشرع الجزائري في المادة 18 من قانون الإجراءات الجزائية[1]، على ضباط الشرطة القضائية تحرير محاضر على جميع الأعمال والإجراءات التي يقومون بها ويوقعون عليها.

كل هذه الأعمال التي يقوم بها ضابط الشرطة القضائية تدخل ضمن إجراءات البحث والتحري في الحالات العادية.

أما مهامه في حالة التلبس والتي وصفت أنها مهام استثنائية فقدت نص عليها المشرع الجزائري في المواد 41 إلى 24 من قانون الإجراءات الجزائية، حيث تطرقت هذه النصوص إلى تحديد حالات التلبس بالجناية أو الجنحة والسلطات المخولة لضباط الشرطة القضائية في حالة مباشرتهم البحث التمهيدي أو التحريات الأولية بشأن جريمة متلبس بها، حيث خَول المشرع الجزائري لهم اختصاصات أوسع في حالة التلبس بالجريمة، مقارنة بما يتمتع به من اختصاصات في الحالة العادية، لما يتطلبه التحقيق بشأنها من ضرورة الإسراع في اتخاذ الإجراءات اللازمة للمحافظة على الأدلة وتفادي إخفائها أو ضياعها عن قصد أو عن غير قصد أو إفلات مرتكبيها من العقاب[2].

وهناك حالات يحل محل ضابط الشرطة القضائية في بعض الجرائم التي يرتكبها الربان ما يسمى بمفتشي البيئة، إلا أنهم وأثناء تأدية مهامهم يستعينون دوما بضباط الشرطية القضائية، وذلك تفاديا للعراقيل التي يواجهوها.

حيث نص قانون رقم 10-03 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة[3]، على أنه يؤهل لمعاينة مخالفات وجنح هذا القانون مفتشو البيئة، سواء تعلق الأمر بالجرائم التي نص عليها، أو حتى تلك المنصوص عليها في قوانين أو نصوص تنظيمية أخرى تهتم بالبيئة بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة.

---

[1]- الأمر رقم 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل و المتمم للأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

[2]- محمد حزيط، المرجع السابق، ص ص 154-160.

[3]- قانون رقم 03-10 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة

كما حدد المشرع بموجب المرسوم 88-227 المتضمن اختصاصات أسلاك المفتشين المكلفين بحماية البيئة وتنظيمه[1]، إجراءات تعيين مفتشو البيئة وكذا مهامهم التي يباشرونها.

ومن الملاحظ أن هذه النصوص منحت نفس السلطات التي يتمتع بها الموظفون والأعوان المنصوص عليها في المادة 21 من قانون الإجراءات الجزائية ويمارسون مهامهم طبقا لقانون الإجراءات الجزائية.

وعليه يقوم مفتشي البيئة بالبحث والتحري عن الجرائم ضد البيئة عموما والبيئة البحرية خاصة (من بينها الجرائم المرتكبة من طرف الربان) طبقا لنص المادة 111 من القانون 03-10 السابق الذكر.

وهم مؤهلون أيضا لضبط الأشياء المستعملة في الجريمة التي يرتكبها الربان في جريمة التلوث البحري واقتياد المتلبسين بالجرائم لتقديمهم أمام العدالة.

ومن بين مهامهم أيضا تحديد هوية مرتكب المخالفة ونشاطه وتاريخ فحص الأماكن والظروف التي جرت فيها المعاينة والتدابير التي تم اتخاذها في عين المكان.

وأيضا ذكر المخالفة التي تمت معاينتها مثل ما هو في جرائم التلوث البحري وذكر النصوص القانونية التي تجرم هذا الفعل.

ويلزم القانون مفتشي البيئة بإرسال محاضر إلى وكيل الجمهورية المختص إقليميا، خلال 15 يوم من تاريخ إجراء المعاينة، كما ترسل هذه المحاضر إلى المعني بالأمر وهذا تحت طائلة البطلان[2].

الفرع الثاني: مرحلة التحقيق والمحاكمة

أولا: مرحلة التحقيق

تتمثل مرحلة التحقيق في مرحلتين أو لهما يختص بها قاضي التحقيق وثانيهما غرفة الاتهام في مادة الجنايات

[1]- المرسوم رقم 88- 227 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 يتضمن اختصاصات أسلاك المفتشين المكلفين بحماية البيئة وتنظيمها وعملها، الجريدة الرسمية العدد 46 مؤرخة في 09 نوفمبر 1988.

[2]- طيب إبراهيم ويس،**(التنظيم القانوني الخاص بالحماية الجزائية للبيئة البحرية)**، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 11، العدد 01 (2021)، ص ص 210-211.

1-**قاضي التحقيق:** تعد مرحلة التحقيق القضائي أهم مرحلة في المسار الإجرائي للدعوى العمومية في النظام القانوني الجزائري، ولهذا الغرض أسند إتيانه إلى قاضي يسمى "قاضي التحقيق".

ويتصل قاضي التحقيق بالدعوى العمومية إما بواسطة طلب افتتاحي صادر عن وكيل الجمهورية، أو بمقتضى شكوى مصحوبة بإدعاء مدني[1].

تتعدد مهام واختصاصات قاضي التحقيق وتتنوع بحسب طبيعة الإجراءات والغرض من مباشرتها، ومدى تعلقها بالربان المتهم والمحقق معه وفترة اتخاذها، فهناك إجراءات يباشرها بغرض الحصول على الدليل وتمحيصه تسمى أعمال التحقيق، وهناك إجراءات أخرى يباشرها المحقق ولها طبيعة خاصة تسمى الأوامر وهي نوعين: أوامر يتخذها في مواجهة الربان المتهم كالأمر بالقبض، والأمر بالإيداع في مؤسسة عقابية ... والغرض منها التمهيد للحصول على دليل الجريمة أو تأمينه، والنوع الثاني أوامر يتخذها عقب انتهاء من التحقيق وهي أمر بأن لا وجه للمتابعة والأمر بالإحالة للمحكمة أو غرفة الاتهام[2].

2-غرفة الاتهام

توجد على مستوى كل مجلس قضائي غرفة اتهام، حيث نظمها المشرع الجزائري في قانون الإجراءات الجزائية في المواد 176-211 حيث حدد مجال عملها باعتبارها من الجهاز القضائي الجنائي، وتتمثل مهامها في:

- الأمر باتخاذ جميع إجراءات التحقيق التكميلية التي تراها ضرورية لإظهار الحقيقة سواء من تلقاء نفسها أو بناء على طلب من النائب العام أو أحد الخصوم (المادة 601 قانون الإجراءات الجزائية).

- الأمر بالإفراج عن المتهم(الربان) بعد استطلاع رأي النائب العام (المادة 601 قانون الإجراءات الجزائية).

- الأمر من تلقاء نفسها أو بناء على طلب النائب العام بإجراء تحقيقات بالنسبة لجميع المتهمين المحالين عليها بسبب الجنايات والجنح والمخالفات أصلية كانت أو مرتبطة بغيرها والناجمة عن ملف الدعوى والتي لم يشر إليها أمر الإحالة الصادر من

---

[1]- شرارية محمد، **مطبوعة بعنوان قانون الإجراءات الجزائية**، جامعة 8 ماي 45، قالمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العلوم القانونية والإدارية، سنة 2017-2018، ص62.

[2]- عبد الله أوهايبية، المرجع السابق ، ص ص 329-330.

قاضي التحقيق والتي استبعدها الأمر بألا وجه للمتابعة (المادة 600 قانون الإجراءات الجزائية).

– الأمر بتوجيه التهمة إلى أشخاص لم يشملهم أمر الإحالة الصادرعن قاضي التحقيق والذين تبين مساهمتهم في ارتكاب الجريمة، ما لم يصدر في حقهم أمر نهائي بألا وجه للمتابعة غير قابل للطعن فيه بطريق النقض (المادة 606 قانون الإجراءات الجزائية).

– إصدار قرار بألا وجه للمتابعة ويفرج على الربان المحبوس مؤقتا ما لم يكن محبوس لسبب آخر إذا رأت غرفة الاتهام أن الوقائع التي تكون جناية أو جنحة أو مخالفة، أو التي تتوفر دلائل كافية لإدانته، أو كان مرتكب الجريمة التي يزال مجهول (المادة 606 قانون الإجراءات الجزائية).

إذا رأت غرفة الاتهام أن الوقائع تكون جنحة أو مخالفة فإنها تقضي بإحالة القضية إلى المحكمة المختصة، وفي حالة الإحالة أمام محكمة الجنح يظل الربان المقبوض عليه محبوسا مؤقتا إذا كان موضوع الدعوى معاقب عليها بالحبس مع مراعاة المادة 601 قانون الإجراءات الجزائية، أما إذا كانت الوقائع عبارة عن الجنحة غير معاقب عليها بالحبس أو مخالفة فان الربان يخلى سبيله في الحال (المادة 661 قانون الإجراءات الجزائية)[1]

إذا أرت غرفة الاتهام أن الوقائع تكون جريمة لها وصف الجناية فإنها تقضي بإحالة الربان إلى محكمة الجنايات، ولها أن ترفع إلى تلك المحكمة قضايا الجرائم المرتبطة بتلك الجناية(المادة 660 قانون الإجراءات الجزائية).

ثانيا: مرحلة المحاكمة

إن مرحلة المحاكمة لا تقل أهمية عن المراحل الأولى للدعوى العمومية، من خلالها يتحدد مصير الربان المتهم من التهمة المنسوبة إليه، ومصير الدعوى الجزائية، فهي تعتبر المرحلة الأخيرة من مراحل هذه الدعوى.

[1] – – الأمر رقم 15–02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل و المتمم للأمر رقم 66–155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.

وتتقيد المحاكمة الجزائية بمجموعة من المبادئ التي تنطبق على جميع المحاكم الجزائية، سواء كان ذلك على مستوى محكمة الجنح والمخالفات أو على مستوى الغرفة الجزائية بالمجلس القضائي كجهة استئناف أو على مستوى محكمة الجنايات الابتدائية أو الإستئنافية إذ ما كانت الجريمة المرتكبة جناية، وتتمثل هذه المبادئ في:

علانية الجلسة وشفوية المرافعات وحضور الخصوم أو ما يعرف بالوجاهة وتدوين التحقيق أي تحرير محضر عند انعقاد جلسة المحاكمة من طرف أمين ضبط الجلسة.

إن قواعد الاختصاص بالنسبة للمحاكم الجزائية تعتبر من النظام العام و يترتب البطلان على مخالفتها[1].

وتتصل المحكمة بالدعوى بطرق مختلفة من بينها:

- إما تكليف المتهم بالحضور أمامها عن طريق النيابة العامة.
- إما بإجراءات أمر جزائي في الجنح البسيطة.
- إما بتكليف المتهم مباشرة بالحضور أمامها بإجراء التكليف المباشر أو بالحضور من طرف الضحية[2].

المبحث الثاني: العقوبات المقررة لربان السفينة في التشريع الجزائري

تطبيقا لمبدأ الشرعية لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص، وحتى تتم متابعة الربان ومعاقبته على الجرائم التي يرتكبها، أدرج القانون البحري الجزائري أحكام خاصة للمسؤولية الجنائية لربان السفينة بحيث عدد الأفعال التي تعتبر جرائم وحدد العقوبة المقررة لكل نوع من أنواع الجرائم السابقة الذكر في الفصل الأول، لهذا قسمنا هذا المبحث إلى العقوبات المقررة حسب التقسيم الوارد على الجرائم، فتناولنا في المطلب الأول العقوبات المقررة على جرائم المساس بأمن الملاحة البحرية، وفي المطلب الثاني العقوبات المقررة على جرائم المساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفينة.

المطلب الأول: العقوبات المقررة على جرائم المساس بأمن الملاحة البحرية

[1]– محمد حزيط، المرجع السابق، ص ص356–395.

[2]– عبد الرحمن خلف، **الإجراءات الجزائية في التشريع الجزائري والمقارن**، دار بلقيس، طبعة 2، الجزائر 2016، ص 128.

من أجل معرفة العقوبات المقررة على ربان السفينة بالنسبة للجرائم المتعلقة بالمساس بأمن الملاحة البحرية قسمنا هذا المطلب إلى فرعين، الفرع الأول تناولنا فيه العقوبة المقررة لجريمة الإخلال بمبدأ السلامة البحرية، والفرع الثاني تناولنا العقوبة المقررة لجريمة الربان في التلوث البحري.

الفرع الأول: عقوبة جريمة الإخلال بمبدأ السلامة البحرية

تندرج ضمن جرائم الإخلال بمبدأ السلامة البحرية عدة أنواع من الجرائم لذا سنتطرق إلى عقوبة كل جريمة على حدا.

أولا: عقوبة جريمة الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة

وفقا لما نصت عليه المادة 479 من القانون البحري الجزائري (قانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998) يعاقب كل ربان يبحر بإرادته أو بتهاون منه بسفينة في حالة سيئة للملاحة وغير مجهزة بكفاية وغير معدة أو ممونة بالحبس من 03 أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 100000 دج إلى 600000 دج، إذا كان هذا الفعل يعرض السفينة ذاتها أو السفن الأخرى أو الأشخاص أو الحمولة أو البيئة البحرية للخطر.

أما إذا تسبب هذا الفعل في جروح أنجز عنها عجز كلي مؤقت فإنه يتعرض للعقوبات المنصوص عليها في المادة 264 من قانون العقوبات (القانون رقم 06-23 المؤرخ في 20 ديسمبر 2006 المتضمن قانون العقوبات المعدل والمتمم للأمر رقم 66-15 المؤرخ في 08 جوان 1966) وهي الحبس من سنة إلى 5 سنوات وغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج.

وتكون العقوبة مشددة من 05 سنوات إلى 10 سنوات إذا أنجز عن نفس الفعل المذكور ضياع السفينة أو عجز دائم، كما تكون العقوبة مشددة أيضا في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص في الوقت الذي كانت فيه العواقب متوقعة تكون العقوبة السجن المؤبد (المادة 3/479 قانون البحري الجزائري المعدل والمتمم)[1]

[1]- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

فالربان في هذه الحالة يعاقب كما لو أنه ارتكب جريمة القتل العمد أو الجروح العمد، فالمشرع الجزائري إذن أعتبر تعريض الغير للخطر عمدا معنويا مادام أنه يقع على الربان التزام سابق خاص بالأمن والحذر[1].

ثانيا: عقوبة جريمة عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة

حسب نص المادة 488 قانون البحري يعاقب الربان بالحبس من شهرين إلى سنتين وغرامة مالية من 20000 دج إلى 150000 دج أو بإحدى العقوبتين في حالة إبحاره بسفينة قد أنقضت صلاحية سند أمنها أو سحب منه أو أوقف العمل به.

ثالثا: عقوبة جريمة عدم مراعاة الاتجاه الملاحي

كل ربان لم يراعي القواعد المتعلقة بالاتجاه الملاحي للسفينة والطريق الذي تتبعه أو القواعد التي تضبط أمن الملاحة البحرية يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 500000 دج

وتشدد العقوبة لاقترانها بظرف مشدد عام وهو ارتكاب هذه الجريمة ليلا أو في ظروف جوية سيئة (المادة 188 من القانون البحري المعدل والمتمم)[2].

رابعا: عقوبة جريمة ترك السفينة وهي في حالة خطر

استنادا للمادة 186 من القانون البحري المعدل والمتمم، كل ربان سفينة يترك سفينته أثناء الرحلة وهي في حالة خطر دون ضرورة أو دون استشارة ضباطه يعاقب بالحبس من شهرين (02) إلى ستة (06) أشهر.

ونفس العقوبة توقع على الربان إن ترك سفينته مضطرا ولكن لم يكن أخر من غادرها، والذي أهمل قبل ترك السفينة في حالة الخطر القيام بتنظيم إنقاذ الركاب والطاقم والوثائق والأشياء والبضائع الثمينة الموجودة على متن السفينة.

خامسا: عقوبة جريمة التسبب في التصادم البحري أو الجنوح

كل ربان سفينة قام بمخالفة القواعد التي تنص عليها التنظيمات البحرية، أو أي فعل أخر من الإهمال تسبب لسفينته أو لسفينة أخرى في اصطدام أو جنوح أو تصادم مع عائق ظاهر أو معروف أو تسبب في عطب للسفينة أو حمولتها أو مساس بالبيئة البحرية

[1]– وسيلة أريوط، المرجع السابق، ص 124.

[2]– الأمر رقم 76–80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

تكون عقوبته الحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج (المادة 439 ق ب ج).

أما إذا تسببت الأفعال المذكورة في نفس المادة، المرتكبة من طرف الربان بجروح نتج عنها عجز كلي مؤقت يعاقب بالعقوبات المذكورة في المادتين 264-422 من قانون العقوبات والمتمثلة في الحبس من سنة إلى 05 سنوات وغرامة مالية من 100000 دج إلى 500000 دج.

كما يعتبر ظرف من الظروف المشددة العامة إذا تسببت الأفعال المذكورة في المادة 439 من القانون البحري الجزائري إلى فقدان السفينة أو جروح أنجز عنها عجز دائم، وتكون العقوبة حينها الحبس من سنتين إلى 05 سنوات، وأيضا في حالة وفاة شخص أو عدة أشخاص تكون العقوبة السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة المادة 483 من القانون البحري الجزائري[1].

سادسا: عقوبة جريمة الامتناع عن الإنقاذ

وعقوبة هذه الجريمة تتمثل في الحبس من سنتين إلى 05 سنوات وغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج أو بإحدى العقوبتين المذكورتين، وهذا في الأحوال العادية أي في حال عدم وجود حادث التصادم.

كما يقع عليه الالتزام بعد وقوع التصادم الذي تسببت فيه سفينته لهذا على كل ربان سفينة تسببت سفينته في حادث اصطدام، وكان بإمكانه إنقاذ السفينة وأفراد الطاقم وطاقم الركاب والحيلولة دون تعريضهم للخطر، وامتنع عن استعمال الوسائل المتاحة للإنقاذ يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة من 20000 دج إلى 100000 دج، ونفس العقوبة يتعرض لها الربان الذي ترك مكان الحادث دون أي قوة قاهرة تمنعه ودون استئذان مسير عمليات تنسيق البحث والإنقاذ البحريين.

وفي حال هلاك شخص أو أكثر نتيجة الإخلال بالوجبات المذكورة أنفا تشدد العقوبة إلى السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة.

وعلى كل ربان سفينة مصدومة كان باستطاعته ودون أن يعرض سفينته أو أعضاء طاقمه للخطر، اطلاع ربان السفينة الأخرى على اسم سفينته، ميناء الرسو والانطلاق

[1] – الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

والاتجاه ولم يفعل عوقب من 06 أيام إلى ثلاثة أشهر وغرامة مالية من 10000 دج إلى 100000 دج (المادة 484 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم)[1].

الفرع الثاني: عقوبة جريمة الربان عن التلوث البحري

بالنظر لأهمية المحافظة على البيئة من التلوث، ونظرا للكوارث التي وقعت في البحار نتيجة الحركة التجارية المكثفة للسفن خاصة الناقلة للمحروقات، وتأثيرها البيئي على الحياة البشرية والحيوانية والنباتية والأحياء البحرية، فقد اهتم المجتمع الدولي بالتوقيع على العديد من المعاهدات لمنع التلوث وكذا الجزائر باعتبارها جزء لا يتجزأ من المجموعة الدولية حيث نجد القانون البحري الجزائري وقع عقوبات مشددة على ربان السفينة ومن بين هذه العقوبات نجد:

أولا: عقوبة التلوث الناتج عن حادث ملاحي

نظرا لما للتلوث من انعكاسات مضرة بالبيئة البحرية، واستنادا لنص المادة 495 من القانون البحري، نجد أن عقوبة الحبس من شهرين إلى سنتين وغرامة قدرها 5000.000 دج لكل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل محروقات أو مواد خطيرة أخرى لم يحترم قواعد الملاحة في المياه الإقليمية، ذلك لأن مخالفة هذه القواعد قد يؤدي إلى وقوع حادث بحري من شأنه إلحاق أضرار بالبيئة البحرية نتيجة تسرب النفط أو المواد الخطيرة الأخرى، كما أن المشرع البحري قرر عقوبة الحبس من 06 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 600.000 دج إلى 300.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين لكل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تقوم بنقل محروقات أو مواد خطيرة أخرى دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها والطريق المتبع و سرعتها وكذا طبيعة وأهمية الحمولة.

وتشدد العقوبة في حالة وقوع حادث يؤثر على البيئة بحيث يعاقب حينئذ بالسجن من 05 إلى 10 سنوات وغرامة مالية من 3000.000 دج إلى 6000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

وإذا كانت هناك سفينة جزائرية أو أجنبية متواجدة في المياه الإقليمية الجزائرية ساعد ربانها أو قام بجر سفينة تسير بقوة الدفع النووية أو أي سفينة أخرى تنقل حمولة

[1] – الأمر رقم 76–80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

محروقات أو مواد خطيرة أخرى محددة عن طريق التنظيم دون إخطار السلطات المختصة عن موقع السفينة الموجودة في خطر وطبيعة عطبها فإنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 10 سنوات وغرامة من 600.000 دج إلى 3000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

كما نجد المشرع قرر عقوبة السجن من 10 سنوات إلى 20 سنة وغرامة من 3000.000 دج إلى 6000.000 دج لكل ربان سفينة جزائرية أو أجنبية تنقل مواد دفع نووي تم دخولها للمياه الإقليمية الجزائرية، دون إخطار السلطات المختصة بتاريخ ووقت دخولها وموقعها وطريق سرعة السفينة وكذا طبيعة وأهمية الحمولة.

وترفع العقوبة إلى السجن المؤبد في حال تعرض هذه السفينة لحادث[1].

ثانيا: عقوبة جريمة طرح المواد الملوثة في البحر

تستدعي العقوبات المقررة في هذه الحالة رجوعنا لقانون حماية البيئة رقم 03-10 المؤرخ في 19 جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة، أهمها مايلي:

*صب المحروقات أو مزجها في البحر من طرف ربان خاضع لأحكام المعاهدة الدولية للوقاية من تلوث مياه البحر بالمحروقات و المبرمة بلندن في 12 ماي 1954 وتعديلاتها تكون العقوبة بالحبس من سنة واحدة (1) إلى (5) خمسة سنوات وبغرامة من مليون دينار 1000.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، وتضاعف العقوبة في حالة العود.

*في حالة التسبب نتيجة سوء التصرف أو التهرب أو الغفلة أو إخلال بالقوانين والأنظمة في وقوع حادث ملاحي أو لم يتم التحكم فيه أو لم يتم تفاديه، ونتج عنه تدفق مواد تلوث المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، يعاقب الربان بغرامة من 100.000 دج مائة ألف دينار إلى مليون دينار 1000.000 دج .

عدم الإعلان عن كل حادث ملاحي من شأنه أن يهدد بتلويث أو إفساد الوسط البحري و المياه و السواحل الوطنية، تكون العقوبة بغرامة من 100.000 دج إلى مليون دينار 1000.000 دج .

[1]- وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجزائية لربان السفينة)**، المرجع السابق، ص 126-127.

* إذا تم إلحاق الأضرار بالأشخاص أو بالوسط البحري أو بالمنشآت ومخالفة أحكام المادة 57 من القانون 03-10 المتعلق بحماية البيئة، و نجم عن ذلك صب محروقات أو مزجها في المياه الخاضعة للقضاء الجزائري، يعاقب الربان بالحبس من (1) سنة إلى (5) خمسة سنوات و بغرامة من مليوني 2000000 دج إلى عشرة ملايين دينار 10000000 دج.

إن مسؤولية الربان الجزائية تجاه البيئة تشتد عقوبتها عند الطرح الإرادي للمحروقات في البحر، وتصل إلى درجة الإعدام في حالة إلقاء نفايات مشعة في المياه التابعة للقضاء الوطني[1].

المطلب الثاني: عقوبة جريمة المساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفينة

قسمنا هذا المطلب إلى فرعين الفرع الأول تناولنا فيه العقوبات المقررة بجريمة المساس بنظام الملاحة البحرية، والفرع الثاني تناولنا عقوبة جريمة المساس بالانضباط على متن السفينة.

الفرع الأول: عقوبة جريمة المساس بنظام الملاحة البحرية

يعاقب الربان الذي أخل بنظام الملاحة البحرية في الحالات التالية:

أولا: عقوبة الجرائم المتعلقة برفع العلم

وتكون عقوبة هذه الجريمة بالحبس من 06 أشهر إلى 03 سنوات وبغرامة مالية من 200000 دج إلى 1000000 دج والتي تعتبر عقوبة أصلية، أما العقوبة التكميلية لها تتمثل في مصادرة السفينة من قبل الجهة القضائية التي أصدرت الحكم.

وكل ربان لا يرفع العلم الجزائري فوق هذه السفينة أو يرفع على سفينته علما أجنبيا تكون العقوبة بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج (المادة 504 من القانون البحري الجزائري)[2].

ويعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج كل ربان سفينة جزائرية

---

[1]- نصيرة خواص، المرجع السابق، ص 104- 105.

[2]- - الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

لا يضع ولا يرفع على السفينة العلم الجزائري حسب النموذج والطريقة المنصوص عليها بالنسبة لكل صنف من السفن الجزائرية (المادة 505 من القانون البحري الجزائري).

كما أن الربان الذي لم يلتزم بتقديم العلم إلى الوحدات العائمة للقوات البحرية وحراس الشواطئ، أو لم يرفع العلم عند دخول السفينة في المياه الإقليمية في الموانئ ولم يمسك الوثائق والشهادات القانونية ولم يحتفظ بها على متن السفينة فإنه يعاقب بغرامة مالية من 20000 دج إلى 40000 دج.

وكل ربان سفينة أجنبية عندما تدخل سفينته للمياه الإقليمية لا يرفع بالإضافة الى علمه الوطني العلم الجزائري بصفة ملائمة طبقا للممارسة البحرية الدولية فإنه يعاقب بغرامة من 20000 دج إلى 100000 دج.(المادة 506 من القانون البحري الجزائري)[1].

ثانيا:عقوبة الجرائم المتعلقة بالحظر المفروض من السلطة البحرية أو القضائية المختصة

استنادا لنص المادة 509 من القانون البحري المعدل والمتمم تتمثل عقوبة إخراج ربان السفينة من الميناء الجزائري غادر المرفأ أو منطقة الرسو التي بها السفينة مع وجود حظر مفروض من السلطات البحرية والإدارية المختصة أو السلطة القضائية المختصة فإنه سيعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج (المادة 509 من القانون البحري الجزائري).

ثالثا: عقوبة الجرائم المتعلقة بنقل الملكية

استنادا لنص المادة 513 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم أن عقوبة جريمة بيع السفينة التي يتولى الربان قيادتها أو تحويلها عمدا لفائدته أو لفائدة شخص أخر بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة من 100000 دج إلى 500000 دج.

رابعا: عقوبة جريمة إتلاف الحمولة المؤونة والعتاد

حسب المادة 514 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم فإن الربان الذي يقوم بإتلاف الحمولة دون ضرورة سواء جزئيا أو كليا أو عتاد على متن السفينة أو يقوم

[1] – الأمر رقم 76– 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

بالتفريغ تكون عقوبته الحبس من 06 أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 20000 دج إلى 200000 دج.

خامسا: عقوبة جريمة الامتناع من الالتحاق بباخرة حربية

فكل ربان سفينة جزائرية يوجد في الرحب أو ميناء أجنبي استدعي للالتحاق بباخرة حربية جزائرية وامتنع دون سبب شرعي يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج (المادة 516 من القانون البحري الجزائري).

سادسا: عقوبة الجرائم المتعلقة بالإرشاد

باستثناء السفن المذكورة في المادة 178 من القانون البحري فإن إجراء الإرشاد البحري إجباري لكل السفن الجزائرية، وعليه فكل ربان يدخل سفينته إلى ميناء جزائري أو يخرجها منه دون مرشد، أو يعيق إركاب وإنزال المرشد، أو يرفض دفع مصاريف الإرشاد يعاقب بغرامة مالية من 10000 دج إلى 500000 دج (المادة 518 من القانون البحري الجزائري).

الفرع الثاني: عقوبة جريمة المساس بالانضباط على متن السفينة

قرر القانون المسؤولية الجنائية لربان السفينة متى صدر خطأ أو فعل من شأنه المساس بالنظام والانضباط عليها، إذ تثار مسؤولية الربان عند ارتكابه خطأ في ممارسته لقيادة السفينة مما قد يتسبب في حادث بحري بسبب الجرائم التي يرتكبها ومن بين هذه العقوبات الموقعة على عاتقه ما يلي:

أولا: عقوبة الجرائم المتعلقة بقيادة السفينة

نصت المادة 526 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم[1] على أن كل ربان يساعد وبرضاه على انتحال ممارسة القيادة على متن السفينة يعاقب بالحبس من شهرين إلى 06 أشهر وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 100.000 دج.

وإذا أهمل الربان عمدا التزامه بقيادة السفينة أو تركها قبل استخلافه دون توفر حالات القوة القاهرة فإنه يعاقب حسب الأحوال بـ:

[1]– الأمر رقم 76– 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

*الحبس من 06 أشهر إلى سنتين وغرامة من 20000 دج إلى 100000 دج، إذا كانت السفينة في مأمن داخل الميناء.

*الحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج إذا كانت السفينة في الرحب أو في البحر.

كما تقرر نفس المادة عقوبة الغرامة المالية من 20000 دج إلى 100000 دج لكل ربان لا يمكث شخصيا في مركز قيادة سفينته عند دخولها إلى الموانئ وخروجها منها.

ثانيا: عقوبة جريمة التعسف في استعمال السلطة

إذا تعسف الربان في استعمال سلطته اتجاه شخص على متن السفينة أو أمر بذلك طبقا للمادة 524 من القانون البحري الجزائري، فإنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 10000 دج إلى 50000 دج.

وإذا سمح باستعمال العنف دون أسباب شرعية أو أمر باستعماله في ممارسة وظائفه أو بمناسبة ممارستها فإنه يعاقب طبقا لأحكام قانون العقوبات.

ويمكن مضاعفة العقوبة إذا كان الضحية بحارا جديدا أو نوتيا.

ثالثا: عقوبة جرائم التزوير التدليس والتهريب

إذا قام الربان بتسجيل أحداث مزورة على وثائق السفينة فيها مخالفة للحقيقة يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 03 سنوات وغرامة مالية من 15000 دج إلى 150000 دج كما يعاقب الربان بعقوبة مضاعفة لتلك المقررة للراكب والتي هي الحبس من 03 أشهر إلى سنتين وغرامة مالية من 5000 دج إلى 50000 دج إذا قام بفعل تدليسي أو تهريب وذلك دون المساس بالعقوبات المقررة في قانون الجمارك.

وإذا ساعد الربان على نقل الكحول والمشروبات الكحولية الموجهة للاستهلاك من طرف الطاقم تفوق الكميات المرخصة إذا رخص بنقلها فإنه يعاقب بالحبس من شهرين إلى (6) ستة أشهر وغرامة من 20000 دج إلى 200000 دج.

وتضاعف العقوبة إذا كان الربان هو المذنب وهو ما نصت عليه المادتين 528 و529 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم[1].

[1] – الأمر رقم 76– 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

رابعا: عقوبة جريمة إهمال الربان لالتزامه بتمثيل السلطة العامة

إذا امتنع الربان عن تحرير إما عقود الحالة المدنية، محاضر فقدان الوصايا، عقود التوكيل، القبول أو الترخيص وكذا التقارير حول الأمراض والجروح والوفاة أو مسك دفتر المخالفات بانتظام والمحافظة عليه على متن السفينة وكل الوثائق الأخرى التي ينص عليها التنظيم المعمول به يعاقب بغرامة من 25000 دج إلى 500000 دج[1].

خامسا: عقوبة جريمة إهماله لالتزامه بالترحيل والعلاج

يعاقب الربان بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وغرامة من 10000 دج إلى 50000 دج في حالة رفضه ودون مبرر شرعي الامتثال إلى تسخير الممثليات الدبلوماسية أو القنصليات الجزائرية بهدف إعادة المواطنين الجزائريين إلى الوطن.

كما يعاقب بغرامة مالية تتراوح من 50000 دج إلى 100000 دج عن كل شخص تم إكراهه أو إنزاله بصفة غير قانونية، وكذا إذا أركب شخصا من أعضاء الطاقم وأنزله دون ذكر ذلك في جول الطاقم.

أما إذا ترك الربان دون سبب خطير عضوا أو عدة أعضاء من الطاقم في بلد أجنبي دون إذن السلطة الإدارية البحرية المختصة فإنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 20000 دج إلى 100000 دج.

في حين أن الربان إذا ترك عضوا على اليابسة أو عدة أعضاء من أعضاء الطاقم مريضا أو معطوبا ولم يوفر له وسائل العلاج والعودة للوطن وكان ذلك في ميناء لا يوجد فيه تمثيل قنصلي للسلطة الإدارية البحرية الجزائرية فإنه يعاقب بالحبس من 06 أشهر إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 50000 دج إلى 200000 دج.

ويتعرض لنفس العقوبة إذا ترك على اليابسة راكبا مريضا أو معطوبا، قبل أن يصل إلى المكان المقصود، ولم يبلغ هذا الإجراء إلى السلطة القنصلية للبلد الذي ينتمي إليه الراكب الذي تم إنزاله أو على الأقل السلطة المحلية (المواد 545، 548 و549 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم)[2].

---

[1]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجزائية لربان السفينة)**، المرجع السابق، ص 132.

[2]– الأمر رقم 76– 80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976، المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم.

سادسا : عقوبة جريمة السكر

وفقا لما جاء في نص المادة 534 من القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم، فإن كل ربان يضبط في حالة سكر على متن السفينة يعاقب بالحبس من شهرين إلى سنة وغرامة مالية من 5000 دج إلى 20000 دج وتضاعف العقوبة للربان في حالة العود[1].

[1]– وسيلة أريوط، **(المسؤولية الجزائية لربان السفينة)**، المرجع السابق، ص 132.

خلاصة الفصل

قبل تحريك الدعوى العمومية ضد الجرائم المرتكبة من قبل الربان، لابد أولا من تحديد الاختصاص القضائي للقانون الواجب التطبيق على مثل هذه الجرائم، بعدها يتم تحريك الدعوى العمومية إما عن طريق النيابة العامة أو عن طريق الادعاء المدني.

وعملا بمبدأ لا عقوبة ولا جريمة إلا بنص، فإن القانون البحري إختص بتحديد عقوبات مختلقة باختلاف نوع الجريمة إذ تتراواح بين الغرامة المالية أو الحبس أو كلاهما معا.

الخـــــاتمة

الخـــــــاتمة

تـنهض المسـؤولية الجزائيـة علـى أسـس أهمهـا إسـناد الفعـل المجـرم إلـى مرتكبـه، وبوصف الربان سيد البحر فقد أسندت إليه جملة من الواجبات والسلطات، وأي إخـلال بهـا ينشـأ عنهـا بالتبعيـة إمـا مسـؤولية مدنيـة أو تأديبيـة أو جزائيـة، وباعتبـار المسـؤولية الجزائية يترتب عليها توقيع العقوبة وهي أخطر جزاء قانوني وتوصف في الفقه بأنها الإجراء الأخير، ومن ثم جاءت دراستنا لموضوع المسؤولية الجزائية لربان السفينة في التشريع الجزائري، ومع محاولاتنا للتطرق لأهم محاوره وتحليل أبرز ما تطرق له المشرع الجزائري من خلال القوانين وإجابة للإشكالية التي طرحناها حول حدود المسؤولية الجنائية لربان السفينة، توصلنا إلى عدة نتائج يمكن إجمالها فيما يلي:

– أن الربان ليس مجرد شخص يقود السفينة بل هو الرمز الحقيقي للقيادة والمسؤولية، حيث يجسد دور القائد الذي يوجه السفينة بحكمة خلال العواصف والأمواج ويشكل نموذجا يحتذى به في إدارة الصعاب وتحقيق الأهداف، حيث منحت له سلطات استثنائية تمارس في إطار الوظيفة الممنوحة له دون تجاوزها وإلا يتعرض لعقوبات جنائية منصوص عليها في القانون البحري.

–مهنة ربان السفينة هي مهنة منظمة ومقننة في الجزائر، حيث أن القانون يشترط عدة مؤهلات وشروط لابد أن تتوفر فيه أهمها، حصوله على شهادة الكفاءة والتأهيل التي ينال بها لقب ربان السفينة حتى يتمكن من ممارسة مهامه في أحسن الظروف، وذلك لتفادي الأضرار التي من شانها أن تلحق بالسفينة وأشخاصها أو البضاعة الموجودة على متنها.

– يتم تعيين الربان وعزله بموجب عقد عمل مبرم بين الربان والمجهز أو مستغل السفينة، ويعتبر ممثلا قانونيا له في العديد من المعاملات الضرورية، لذلك يجب أن يتسم العقد بالثقة المتبادلة.

–للربان عدة واجبات عليه الالتزام بها سواء التزامات إدارية كالاحتفاظ بالوثائق الإدارية للسفينة أو التزامات قانونية تتمثل في التزامات اتجاه المجهز أو الشاحنين أو الغير.

سلطات الربان تنقسم إلى سلطات عامة، فكل سلطات الدولة في مواجهة أفراد المجتمع التي تكون على ظهر السفينة يعتبر هو المكلف بها، ممثلا بذلك الدولة من أجل سد غياب السلطات العامة على ظهر السفينة، وسلطات خاصة باعتبار الربان ممثلا

للمجهز على السفينة نجده يباشر نوعين من السلطات، سلطات فنية تتعلق بالملاحة البحرية التي تقوم بها السفينة، وسلطات تجارية تتمثل في إبرام العقود والتصرفات اللازمة لإدارة السفينة واستغلالها.

-لا يجوز للربان استعمال سلطاته كضابط شرطة قضائية خارج النطاق المكاني والزمني للرحلة البحرية وهما ظهر السفينة ومدة الرحلة البحرية.

- الربان أثناء ممارسته لسلطة التوثيق لا يعد موظفا عاما ولا توصف محرراته بالرسمية وإنما يعترف له بهذه السلطة لأن الضرورة هي التي تملي عليه هذا الوضع وتوجب إسناد هذه السلطة له باعتباره يعين من طرف المجهز لا الدولة.

-تنوع الجرائم التي يمكن للربان أن يرتكبها أثناء تأديته لوظائفه، بين جرائم تمس بسلامة وأمن السفينة وجرائم تلوث البيئة البحرية، وجرائم تمس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفينة، حيث يتم توقيع جزاءات مختلفة على الربان، وتختلف باختلاف نوع الجريمة المرتكبة.

- تترتب على الربان عدة مسؤوليات تختلف باختلاف المهام التي يقوم بها والأخطاء التي يرتكبها حيث يجب تجهيز السفينة بما يتناسب والمعايير المحددة في الاتفاقيات الدولية للحفاظ على الأشخاص والحمولة على البيئة.

-يتم التحقيق في جرائم الربان بإتباع عدة إجراءات بدءا بمرحلة البحث والتحري في جمع المعلومات والأدلة إما عن طريق ضباط الشرطة القضائية أو عن طريق مفتشي البيئة، إلى غاية المرحلة الأخيرة وهي مرحلة المحاكمة.

-يتم تحريك الدعوى العمومية إما من طرف النيابة العامة أو عن طريق الإدعاء المدني.

بعد أن قمنا بطرح جملة من النتائج المستخلصة من موضوع الدراسة ارتأينا الإشارة إلى بعض الاقتراحات:

-يشهد مجال الملاحة تطورات تقنية مستمرة، مما يتطلب من ربان السفينة مواكبة هذه التقنيات و الابتكارات لضمان سلامة وفاعلية رحلاته.

-مع تغيرات المناخ وزيادة الطلب على الشخص البحري قد تواجه مهنة ربان السفينة تحديات جديدة تتطلب حلولا مبتكرة ومستدامة.

-تعزيز برامج التدريب من خلال تطوير برامج تدريبية متخصصة لربان السفينة لتحسين مهارات القيادة واتخاذ القرارات في الظروف الصعبة والتواصل الفعال مع الطاقم والجهات المعنية الأخرى.

-توفير منصات لمشاركة الخبرات وتبادل أفضل الممارسات بين ربان السفينة من خلال ورش العمل والمؤتمرات الدولية.

-استخدام التكنولوجيا الحديثة في تطوير أنظمة الملاحة والمراقبة على متن السفينة لتعزيز السلامة وتقليل مخاطر الحوادث.

-تحديد الإجراءات الواجب اتخاذها لتفادي وتقليل المخاطر الجنائية، وتوفير التدريب المناسب لطاقم السفن.

-توفير موارد كافية للرقابة والتفتيش على السفن لضمان الامتثال للقوانين واللوائح البحرية.

-تشجيع الشركات البحرية على تبني معايير أعلى للسلامة والأمان وتعزيز ثقافة الامتثال للقوانين و اللوائح.

-تطبيق هذه الإقتراحات يساهم في تعزيز سلامة الملاحة البحرية وتحسين أداء ربان السفينة في تحمل مسؤولياتهم بشكل فعال.

وتجدر الإشارة إلى أنه بالنظر إلى التحديات المعاصرة التي تواجه صناعة الشحن والنقل البحري فإن تطبيق المسؤولية الجنائية على ربان السفينة يظل أمرا بالغ الأهمية لضمان سلامة البيئة البحرية والحفاظ على سلامة الحياة البشرية والممتلكات ومن هنا يعتبر تعزيز الإجراءات القانونية وتطويرها بما يتماشى مع التطورات الحديثة في المجال من أهم الخطوات المطلوبة لتعزيز الأمن والسلامة البحرية.

لذا يجب أن تكون المسؤولية الجنائية لربان السفينة جزءا لا يتجزأ من الإطار التشريعي والتنظيمي لصناعة النقل البحري، ويجب أن تعزز وتدعم بشكل مستمر من خلال التدابير القانونية والإجراءات الفعالة التي تساهم في تحقيق العدالة البحرية وتعزيز الثقة في النظام القانوني البحري.

قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

أولا: المصادر

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982، والتي صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي1996 المتضمن التصديق على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.
- قانون التجارة البحرية الأردني رقم 12 لسنة 1972 المؤرخ في 1972/05/6
- الأمر 66- 155 المؤرخ في 8 يونيو 1966، المتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم.
- الأمر 70-20 المؤرخ في 19 فيفري 1970 المتعلق بالحالة المدنية.
- الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، (الجريدة الرسمية رقم 29 المؤرخة في 10 أفريل 1977)، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1429 الموافق 25 يونيو سنة 1998، (الجريدة الرسمية رقم 47 المؤرخة في 27 جوان1998)، المعدل والمتمم بالقانون رقم 10 -04 المؤرخ في 18 - 08- 2010، (الجريدة الرسمية رقم 46 لسنة 2010).
- قانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتضمن قانون حماية البيئة.
- الأمر رقم 15-02 المؤرخ في 23 جويلية 2015 المعدل والمتمم للأمر رقم 66-155 المتضمن قانون الإجراءات الجزائية.
- المرسوم رقم 88-227 المؤرخ في 05 نوفمبر 1988 يتضمن اختصاصات أسلاك المفتشين المكلفين بحماية البيئة وتنظيمها وعملها، الجريدة الرسمية العدد 46 مؤرخة في 09 نوفمبر 1988.

ثانيا: المراجع باللغة العربية

أ.الكتب

- خالد جاسر غفري، القانون البحري، الطبعة الأولى، دار الإعصار العلمي للنشر والتوزيع، سنة 2019/2018.
- ربان مدحت عباس خلوصي، السفينة والقانون البحري، المملكة المتحدة، سنة 1993.
- عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي الإسكندرية 2007

- عبد الرحمن خلف، الإجراءات الجزائية في التشريع الجزائري والمقارن، دار بلقيس، طبعة 2، الجزائر 2016.
- عبد الرحمن خلفي، القانون الجنائي المقارن، دار الهدى، سنة 2014.
- عبد الرحيم محمد عبد الله عوض العمودي، المركز القانوني للربان وسلطاته، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية سنة 2005.
- عبد الله أوهايبية، شرح قانون الإجراءات الجزائية الجزائري(التحري والتحقيق)، طبعة 2004، دار هوما للطباعة والنشر والتوزيع، بوزريعة، الجزائر.
- علاء الدين زكي، المسؤولية الجنائية لربان السفينة في القانون البحري(دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، كلية الحقوق، الإسكندرية، سنة 2014.
- كمال حمدي، القانون البحري (السفينة، أشخاص الملاحة البحرية) استغلال السفينة (إيجار السفينة، نقل البضائع والأشخاص، الإرشاد) منشأ المعارف بالإسكندرية، سنة 1997.
- محمد بوراس، المبسط في القانون البحري الجزائري(مقدمة في القانون البحري، الملاحة البحرية، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية)، النشر الجامعي الجديد – تلمسان – الجزائر، سنة 2021.
- محمد حزيط، أصول الإجراءات الجزائية في القانون الجزائري، طبعة 2022، دار بلقيس، الجزائر.
- محمد زهدور، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري،دار الحداثة للطباعة والنشر، الجزائر.
- محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري (السفينة – أشخاص الملاحة البحرية)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية،2011.
- محمود شحماط، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر والتوزيع جامعة عنابة، سنة 2010.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري (مقدمة، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري، الحوادث البحرية، التامين البحري) الدار الجامعية الإسكندرية سنة 1993.

- نـوار دهـام مطـر الزبيـدي، الحمايـة الجنائيـة للبيئة،الطبعـة الأولـى، منشـورات الحلبـي الحقوقية، سنة 2014.
- هـاني دويـدار، الـوجيز فـي القـانون البحـري، دار الجامعـة الجديـدة للنشر،الإسكندرية 2001.

ب.المطبوعات

- أحمـد سـعود، محاضـرات فـي مـادة قـانون الإجـراءات الجزائيـة، جامعـة الشـهيد حمـه لخضر، الوادي كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، سنة 2022-2021.
- إليـاس مسـعودان، محاضـرات فـي القـانون البحـري والمينـائي، كليـة الحقـوق والعلـوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي -جيجل-
- رابـح طـاهير، محاضـرات فـي القـانون البحـري الجزائـري، جامعـة عبـد الـرحمن ميـرة، بجاية، كلية الحقوق والعلوم السياسية السنة الجامعية 2023-2022.
- سـعاد أجعـود، الإجـراءات الجزائيـة، مطبوعـة بيداغوجيـة، قـدمت لطلبـة السـنة الثانيـة ليســانس، كليــة الحقــوق والعلــوم السياســية، قســم الحقــوق، جامعــة تبســة، ســنة 2022/2021.
- عبد الحق لجداري، محاضرات في مقياس القانون البحري، جامعة تبسه.
- محمد شرارية، مطبوعة بعنوان قانون الإجراءات الجزائية، جامعة 8 ماي 45، قالمة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم العلوم القانونية والإدارية، سنة 2017-2018.

ج.الأطروحات

- أسماء حريز، نظام الخسائر المشتركة في القانون البحري الجزائري مقارنا، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه للعلوم،تخصص قانون خاص،جامعة وهران سنة 2016/2015
- وسيلة أريوط، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان الجزائر، لسنة 2017-2018.

د.رسائل الماجستير

- نصيرة خواص، النظام القانوني لربان السفينة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة، كلية الحقوق بن عكنون، سنة 2008-2009

و.مذكرات الماستر

- سعيدة بن جدو، محمد الأمين قلو، جريمة التزوير في المحررات التجارية أو المصرفية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في الحقوق، تخصص قانون أعمال، جامعة محمد البشير الإبراهيمي، برج بوعريريج، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، سنة 2023.

ي.المقالات

- حياة بن عيسى، جنسية السفينة ودورها في حل المنازعات البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 04.
- سامية عباس، الخطأ البشري والحوادث البحرية في ضوء الاجتهاد القضائي الجزائري، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، المجلد الثامن العدد1،سنة 2022.
- طالب أحمد ميثاق، نهى خالد عيسى، المسؤولية الناشئة عن تقديم المساعدة والإنقاذ البحري دراسة مقارنة، مجلة دراسات البصرة، العدد 50، كانون الأول 2023.
- طيب إبراهيم ويس شروط انعقاد المسؤولية الجزائية عن جرائم المساس بسلامة الملاحة البحرية والمينائية، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 8 العدد 03 سنة 2021.
- طيب إبراهيم ويس، التنظيم القانوني الخاص بالحماية الجزائية للبيئة البحرية، مجلة البحوث العلمية في التشريعات البيئية، المجلد 11، العدد 01 (2021)
- قاسم ديار حطاب، ربان السفينة بين السلطات والمسؤوليات (دراسة مقارنة)، مجلة دراسات البصيرة، العدد 50 السنة الثامنة عشرة، كانون الأول، 2023.
- نور الدين صحراوي، بوزوينة محمد ياسين، جنسية السفينة لتحديد الاختصاص الجزائي، المجلة الجزائية للقانون البحري والنقل، المجلد 06، العدد 01، أكتوبر 2019.
- وسيلة أريوط، المركز القانوني لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد الرابع، العدد 02، جوان 2018.
- وسيلة أريوط، ربان السفينة بين دفتي السلطة والمسؤولية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 05.

- وسيلة أريوط، المسؤولية الجنائية لربان السفينة، مجلة القانون والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد–تلمسان– كلية الحقوق، فسم القانون الخاص.
- يوسف التوامي أحمد، سلطات ربان السفينة في التشريع الجزائري، دفاتر البحوث العلمية، المجلد10، العدد 2، سنة 2022.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

- Cecile de cet Bertin, introduction au droit maritime, ed ellipses, 2008.
- Michel de Juglart, Garde et preposition, Apropos du capitaine de navire et d'un commendant d'aéronef, Précis, Dalloz, 1963.
- René Rodiére, Droit maritime, ed 6, Dalloz, 1974.

الفـهرس

الفهرس

مقــدمة ..... **Error! Bookmark not defined.**

تمهيد 7

المبحث الأول: مفهوم ربان السفينة 7

المطلب الأول: تعريف ربان السفينة وواجباته 7

الفرع الأول: تعريف ربان السفينة 8

الفرع الثاني: تعيين الربان وعزله 10

الفرع الثالث: واجبات ربان السفينة 12

أولا: التزامات الربان الإدارية 12

ثانيا :التزامات الربان القانونية 14

المطلب الثاني: سلطات ربان السفينة 18

الفرع الأول: السلطات العامة لربان السفينة 18

أولا: سلطات الربان كضابط شرطة قضائية (سلطة التحقيق) 18

ثانيا : سلطة التوثيق 20

ثالثا: حفظ الأمن والنظام 22

رابعا: سلطة التأديب و توقيع العقاب 23

الفرع الثاني: السلطات الخاصة للربان 23

أولا: السلطات الفنية للربان 23

ثانيا: السلطات التجارية للربان 25

المبحث الثاني: الجرائم المرتكبة من طرف ربان السفينة 26

المطلب الأول: جرائم المساس بأمن الملاحة البحرية 27
الفرع الأول : جريمة الإخلال بمبدأ السلامة البحرية 27
أولا: الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة (بإرادته أو تهاون منه) 27
ثانيا: جريمة عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة 29
ثالثا: جريمة عدم مراعاة الاتجاه الملاحي 30
رابعا: جريمة ترك السفينة وهي في حالة خطر 30
خامسا: جريمة التسبب في التصادم أو الجنوح 31
سادسا: جريمة الامتناع عن الإنقاذ 32
الفرع الثاني: جرائم الربان عن التلوث البحري 33
أولا: التلوث الناتج عن حادث ملاحي 34
ثانيا: التلوث الناتج عن طرح مواد ملوثة في البحر 34
المطلب الثاني: جرائم المساس بنظام الملاحة والانضباط على متن السفينة 36
الفرع الأول: المساس بنظام الملاحة البحرية 36
أولا: الجرائم المتعلقة برفع العلم 36
ثانيا: الجرائم المتعلقة بالحظر المفروض من السلطة البحرية والقضائية المختصة 37
ثالثا: الجرائم المتعلقة بنقل الملكية 37
رابعا: إتلاف الحمولة المؤونة والعتاد 38
خامسا: الامتناع عن الالتحاق بباخرة حربية 39
سادسا: الجرائم المتعلقة بالإرشاد 39
الفرع الثاني: جرائم المساس بالانضباط على متن السفينة 41
أولا: الجرائم المتعلقة بقيادة السفينة 41

ثانيا: جريمة التعسف في استعمال السلطة..... 41

ثالثا: جرائم التزوير التدليس والتهريب 42

رابعا: جريمة إهمال الربان لالتزامه بتمثيل السلطة العامة..... 43

خامسا: جريمة إهمال الربان لالتزامه بالترحيل والعلاج 43

سادسا: جريمة السكر 44

تمهيد 47

المبحث الأول: المتابعة الجزائية لربان السفينة..... 47

المطلب الأول: تحديد الاختصاص القضائي وإجراءات تحريك الدعوى العمومية ... 47

الفرع الأول: تحديد الاختصاص القضائي لجرائم ربان السفينة..... 48

أولا:الاختصاص الجزائي في منطقة أعالي البحار 48

ثانيا: الاختصاص القضائي في حالة التصادم البحري 49

ثالثا: الاختصاص القضائي في المياه الإقليمية 50

الفرع الثاني: تحريك الدعوى العمومية 51

أولا: تحريك الدعوى العمومية عن طريق النيابة العامة..... 51

ثانيا: تحريك الدعوى العمومية عن طريق الإدعاء المدني 52

المطلب الثاني: مراحل تحريك الدعوى العمومية 54

الفرع الأول: مرحلة البحث والتحري 54

أولا: تلقي الشكاوي والبلاغات..... 55

ثانيا: جمع الاستدلالات 55

ثالثا: توقيف الشخص المشتبه فيه 56

رابعا: تحرير المحاضر 57

الفرع الثاني: مرحلة التحقيق والمحاكمة 58
أولا: مرحلة التحقيق 58
ثانيا: مرحلة المحاكمة 60
المبحث الثاني: العقوبات المقررة لربان السفينة في التشريع الجزائري..... 61
المطلب الأول: العقوبات المقررة على جرائم المساس بأمن الملاحة البحرية 61
الفرع الأول: عقوبة جريمة الإخلال بمبدأ السلامة البحرية 62
أولا: عقوبة جريمة الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة 62
ثانيا: عقوبة جريمة عدم مراعاة صلاحية وثائق السفينة 63
ثالثا: عقوبة جريمة عدم مراعاة الاتجاه الملاحي 63
رابعا: عقوبة جريمة ترك السفينة وهي في حالة خطر 63
خامسا: عقوبة جريمة التسبب في التصادم البحري أو الجنوح 63
سادسا: عقوبة جريمة الامتناع عن الإنقاذ 64
الفرع الثاني: عقوبة جريمة الربان عن التلوث البحري 65
أولا: عقوبة التلوث الناتج عن حادث ملاحي 65
ثانيا: عقوبة جريمة طرح المواد الملوثة في البحر 66
المطلب الثاني: عقوبة جريمة المساس بنظام الملاحة البحرية والانضباط على متن السفينة 67
الفرع الأول: عقوبة جريمة المساس بنظام الملاحة البحرية 67
أولا: عقوبة الجرائم المتعلقة برفع العلم..... 67
ثانيا:عقوبة الجرائم المتعلقة بالحظر المفروض من السلطة البحرية أو القضائية المختصة 68

ثالثا: عقوبة الجرائم المتعلقة بنقل الملكية 68

رابعا: عقوبة جريمة إتلاف الحمولة المؤونة والعتاد..... 68

خامسا: عقوبة جريمة الامتناع من الالتحاق بباخرة حربية 69

سادسا: عقوبة الجرائم المتعلقة بالإرشاد 69

الفرع الثاني: عقوبة جريمة المساس بالانضباط على متن السفينة..... 69

أولا: عقوبة الجرائم المتعلقة بقيادة السفينة 69

ثانيا: عقوبة جريمة التعسف في استعمال السلطة 70

ثالثا: عقوبة جرائم التزوير التدليس والتهريب..... 70

رابعا: عقوبة جريمة إهمال الربان لالتزامه بتمثيل السلطة العامة 71

خامسا: عقوبة جريمة إهماله لالتزامه بالترحيل والعلاج..... 71

سادسا : عقوبة جريمة السكر 72

الخـــــاتمة 75

قائمة المصادر والمراجع..... 79

ملخص:

يعتبر ربان السفينة هو رئيس الطاقم البحري مما يجعله يتمتع بسلطات واسعة واستثنائية خولها القانون، فهو بذلك يخضع لنظام خاص ومتميز.

إلا أن هذا لا ينفي على الربان مسؤوليته الجنائية في حالة ما إذا اقترف فعلا له صلة بالدرجة الأولى بالسلامة البحرية والبيئة البحرية، وكان هذا الفعل مجرما بموجب قانون العقوبات أو بموجب قانون خاص وهو القانون البحري.

ونظرا لخطورة المهام الموكلة لربان السفينة، فإن المشرع اتسم بالشدة في مواجهته، حيث قرر عقوبات مختلفة باختلاف نوع الجريمة المرتكبة، وقد تصل لحد الإعدام.

الكلمات المفتاحية: الربان، المسؤولية الجزائية.

Résumé:

Le capitaine du navire est le chef de l'équipage de la marine, jouissant ainsi de pouvoirs étendus et exceptionnels conférés par la loi, et est donc soumis à un régime spécial et distinct.

Toutefois, cela n'exclut pas la responsabilité criminelle du capitaine s'il commet un acte principalement lié à la sécurité maritime et au milieu marin, qui a été criminalisé en vertu du Code pénal ou d'une loi spéciale, le droit maritime.

Compte tenu de la gravité des tâches confiées au capitaine du navire, le législateur a été sévèrement confronté à différentes peines, selon le type de crime commis, et peut équivaloir à la mort.

Mots-clés : skipper, responsabilitépénale.

Summary:

The master of the ship is the head of the naval crew, thus enjoying broad and exceptional powers conferred by law, and is thus subject to a special and distinct regime.

However, this does not preclude the master's criminal liability if he commits an act primarily related to maritime safety and the marine environment, which was criminalized under the Penal Code or under a special law, maritime law.

Given the seriousness of the tasks entrusted to the master of the ship, the legislator has been severely confronted with different penalties, depending on the type of crime committed, and may amount to death.

Keywords: skipper, penal liability.